SKRZYDLATA POLSKA

CENA 1 ZŁOTY.

ORGAN · KLUBÓW · LOTNICZYCH
WYD. · LOPP · POWST. · Z · POŁĄCZENIA
MŁODEGO · LOTNIKA · I · PILOTA



NR 6 · 74 ·
GRUDZIEŃ
1930

VADEMECUM LOTNICTWA POLSKIEGO

WŁADZE PAŃSTWOWE

Lotnictwo w Polsce podlega dwum ministerstwom. Cywilne — Ministerstwu Komunikacji, które posiada samodzielny Wydział Lotnictwa Cywilnego, wojskowe — Ministerstwu Spraw Wojskowych, mającemu Departament Aeronautyki.

Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-20-70. Wydziały: ogólno - organizacyjny, techniczny i studjów oraz samodzielne referaty: balonowy i personalny. Przy Dep. Aeronautyki istnieje Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki.

Wydział Lotnictwa Cywilnego—Warszawa, Wiejska 3, tel. 515-80. Referaty: administracyjny, eksploatacyjny, rozbudowy (lotnisk i dróg powietrznych) i polityczno-prawny.

ORGANIZACJE SPOŁECZNE

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Na czele Rada Główna i Zarząd Główny. Placówki miejscowe: Komitety wojewódzkie, komitety powiatowe oraz koła miejscowe przy urzędach, stowarzyszeniach i instytucjach.

Zarząd Główny — Warszawa, Długa 50, tel. 704-26, 541-69 i 713-11.

Komitety wojewódzkie:

Stołeczny — Chmielna 27, tel. 732-14.
Warszawski — Hoża 21, tel. 8-65-77.
Białostocki — Województwo.
Kielecki — Kapitulana 4.
Krakowski — Basztowa 22.
Lubelski — Powiatowa 1.
Lwowski — Województwo.
Łódzki — Piotrkowska 67.
Nowogródzki — 3-go Maja 1.
Poleski — Brześć, 3-go Maja 38.
Pomorski — Toruń, Jadwigi 12-14.
Poznański — Dyr. P. K. P., pokój 38.
Stanisławowski — Dyr. P. K. P.
Śląski — Katowice, Województwo.
Wileński — Mickiewicza 7.
Wołyński — Łuck, Piłsudskiego 16.

Komitety na prawach wojewódzkich:

Miejski w Poznaniu — Grobla 15.

Okręgowy Zagłębia Dąbrowskiego — Sosnowiec, Dęblińska 11.

Dyrekcyjny P. K. P. w Warszawie — Stacja Warsz.-Wsch., pokój 20.

Dyrekcyjny P. K. P. w Krakowie — Dyr. P. K. P.

Dyrekcyjny P. K. P. w Wilnie — Dyr. P. K. P.

WOJSKO

Grupy aeronautyczne: 1-sza w Warszawie, 2-ga w Poznaniu, 3-cia w Krakowie.

Pułki lotnicze: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie, 3-ci w Poznaniu, 4-ty w Toruniu, 5-ty w Lidzie, 6-ty we Lwowie. Baony balonowe: 1-szy w Toruniu, 2-gi w Jabłonnie.

Szkoły: Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa — Dęblin. Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa — Bydgoszcz. Szkoła Lotnicza Strzelania i Bombardowania — Grudziądz.

NAUKA

Instytuty: Instytut Badań Technicznych Lotnictwa — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-31-49. Instytut Aerodynamiczny — Warszawa, Nowowiejska 50, tel. 8-53-25. Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich — Warszawa Puławska 4, tel. 8-22-98. Państwowy Instytut Meteorologiczny w Warszawie (współpraca).

Szkoły techniczne wyższe: Politechnika Warszawska — sekcja lotnicza na wydziale mechanicznym.

Inne szkoły: Państwowa Szkoła Lotnicza i Samochodowa w Warszawie, Hoża 88, Szkoła Rzemieślnicza im. Konarskiego — Warszawa, Leszno 72 — wydział lotniczy.

Szkoły pilotów: Centrum Przysposobienia Wojskowego Lotniczego — Łódź, Piotrkowska 67, — szkoła pilotażu sportowego wyłącznie dla członków Klubów. Pozatem szkoły pilotażu przy Klubach. W budowie szkoła L. O. P. P. w Radomiu.

Szkoły mechaników: Cywilne Szkoły Mechaników w Bydgoszczy i we Lwowie. Obie L. O. P. P.

Stowarzyszenia: Stowarzyszenie Inżynierów Lotniczych — Warszawa, Nowowiejska 50. Tow. im. S. Drzewieckiego dla popierania w Polsce badań naukowych z dziedziny lotnictwa. — Warszawa, Jerozolimska 71 (inż. Drziewiecki). Koło Lotnicze przy Stow. Techników — Warszawa, Czackiego 3, Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Stud. Polit. Warsz. — Warszawa, Polna 3 — posiada warsztat doświadczalny budowy awionetek. Związek Awiatyczny Stud. Polit. Lwowskiej — Lwów, Politechnika — warsztat szybowcowy.

SPORT

Lotnictwo sportowe reprezentuje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, należący do Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej (F. A. I.), wspólnie z klubami lotniczemi, które są doń afiljowane. Przy A. R. P. istnieje międzyministerjalny organ doradczy Władz — Komisja Lotnictwa Sportowego oraz reprezentacja klubów — Rada Klubów Afiljowanych do A. R. P. Komisja opracowuje program lotnictwa sportowego dzieli subwencje i czuwa nad ich racjonalnem zużyciem. Rada — opinjuje. Aerokluby Akademickie zrzeszone są pozatem w Związku Aeroklubów Akademickich.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i Komisja Lotnictwa Sportowego — Warszawa, Krakowskie Przedm. 11, tel. 603-70.



Rada Klubów Afiljowanych oraz Związek Aeroklubów Akademickich — Warszawa, Chmielna 27—7, tel. 654-75.

Kluby lotnicze:

Aeroklub Akademicki w Warszawie (powst. w r. 1927) — Chmielna 27, tel. 654-75 i 8-10-01 (Lotnisko).

Aeroklub Akademicki w Krakowie (1928) — Rynek Gł. 6, tel. 22-78.

Aeroklub Akademicki we Lwowie (1928) — Kaleczna 20a.

Aeroklub Akademicki w Poznaniu (1928) — Marcinkowskiego 24 (N.U.R.).

Aeroklub Akademicki w Wilnie (1929) — Mickiewicza 4, tel 7-63.

Lubelski Klub Lotniczy (1928) — Lublin, Powiatowa 1, tel. 1-78.

Śląski Klub Lotniczy (1928) — Katowice, lotnisko.

Stołeczny Klub Lotniczy (1929) — Warszawa, Wiejska 3.

Wielkopolski Klub Lotników — Poznań, Wały Zygmunta Augusta 15.

Łódzki Klub Lotniczy (1929) — Łódź, Piotrkowska 67 (L. O. P. P.).

Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów (1928) — Biała Podlaska, P. W. S.

Aeroklub Akademicki w Gdańsku (1928) — Langfuhr, Heeresanger 11.

PRZEMYSŁ

Reprezentuje: Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych — Warszawa, Smolna 23, tel. 303-52.

Wytwórnie płatowców:

Państwowe Zakłady Lotnicze — Warszawa, Puławska 2, tel. 8-73-03.

Podlaska Wytwórnia Samolotów S. A. — Biała Podlaska. Zarząd: Warszawa, Natolińska 13, tel. 8-91-46.

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz — Lublin, Fabryczna 24-26. Biuro warszawskie: Smolna 23, tel. 325-11.

Sp. Akc. „Samolot" — Poznań-Ławica.

Wytwórnie silników:

Polskie Zakłady Skody — Warszawa — Okęcie, tel. 610-44.

Fabryka maszyn precyzyjnych „Avia" — Warszawa, Siedlecka 63, tel. 10-28-41.

Sp. Akc. „Autoremont" — Warszawa, Wolność 5.

KOMUNIKACJA

Polskie Linje Lotnicze „LOT" — przedsiębiorstwo państwowo - samorządowe. Przewóz pasażerów, poczty i towarów. (Patrz rozkład lotów).

Zarząd — Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 547-60, lotnisko — 8-08-50.

Oddziały:

Bydgoszcz — lotnisko, tel. 19-19.
Katowice — lotnisko, tel. 1-35 i 1-43.
Kraków — Szpitalna 32, tel. 32-22 i 25-45 (lotnisko).
Lwów — Jagiellońska 20, tel. 45-71 i 29-36 (lotnisko).
Poznań — Wały Zygmunta Starego 4, tel. 55-16 i 67-11 (lotnisko).
Gdańsk—Langfuhr, lotnisko, tel. 415-31.
Brno — lotnisko, tel. 42-66.
Bukareszt — Lascar Catargin 25, tel. 232-50 i 232-67.
Czerniowce — lotnisko.
Galacz — lotnisko.
Wiedeń — Tegetthoffstrasse 7, tel. R 21-0-84 i R. 48-5-60.

SKRZYDLATA POLSKA

DAWNIEJ MŁODY LOTNIK

MIESIĘCZNIK LOTNICZY

POŚWIĘCONY GŁOWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZNEJ

ORGAN POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH

REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI

WYDAWCA: LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

Adres Redakcji i Administracji: **WARSZAWA, CHMIELNA 27 m. 7.** Tel. 654-75. Konto P. K. O. 9511

Warunki prenumeraty: W kraju rocznie — 10 zł., półrocznie — 5 1/2 zł., kwartalnie — 3 zł. **Numer pojedyńczy 1 zł**
Zagranicą rocznie — 8 fr. szw., półrocznie 4 fr. szw. **Ceny ogłoszeń:** 1 str. — 300 zł., 1/2 str. — 180 zł., 1/4 str. — 100 zł., 1/8 str. — 70 zł

Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy i wymawia przed upływem jej okresu; inaczej pismo wysyłane jest nadal, zaś prenumerator zaciąga wobec Wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. — 15 gr., 2 — 3 egz. — 25 gr., 4 — 7 egz. — 50 gr., 8 — 12 egz. 60 gr.

SKRZYDLATA POLSKA JEST DALSZYM CIĄGIEM MŁODEGO LOTNIKA, KTÓRY PO WŁĄCZENIU DOŃ PILOTA PRZYBRAŁ OBECNY TYTUŁ Z DNIEM 1 LIPCA 1930 ROKU

POWIAT SŁONIMSKI

Powiat Słonimski od południa graniczy z powiatem Kosowskim i Wołkowyskim, od północy z powiatem Nowogródzikm, od wschodu z Baranowickim. Powiatowe miasto Słonim posiada około 16.000 mieszkańców. W Słonimie istnieją obecnie: kościół parafjalny św. Andrzeja, kościół z klasztorem żeńskim SS. Niepokalanek, kościół po-Bernardyński z murami klasztoru, kościół garnizonowy, cerkiew prawosławna (były kościół kanoników laterenеńskich), meczet i kilka synagog. Słonim jest siedzibą wszystkich urzędów powiatowych, posiada Dom Ludowy, oraz cały szereg bibljotek. Słonim leży na wielkiej magistrali komunikacyjnej Warszawa-Moskwa, oraz na wielkim trakcie szosowym Warszawa—Baranowicze i Wilno—Pińsk. Pozatem Szczara, nad którą leży Słonim, łączy wschód z zachodem wielką magistralą wodną, poprzez kanał Ogińskiego, Jasiołdę, Pinę, kanał Królewski, Muchawiec, Bug, Wisłę, dalej przez kanał Bydgoski i Noteć, łącząc tym sposobem rzeki polskie z niemieckiemi.

Ogólny obszar powiatu wynosi 3009 kilometrów kwadratowych, w tem około 30% lasu. Powiat Słonimski zamieszkuje około 120.000 ludności, w tem 20% katolików, 70% prawosławnych i 10% żydów i innych. Powiat posiada 6 miasteczek i 639 osiedli, podzielony jest na 13 gmin wiejskich (m. Słonim stanowi oddzielną gminę miejską).

Szkolnictwo szybko postępuje naprzód. W roku bieżącym powiat posiada 121 szkół powszechnych, w tem 9 wyżej zorganizowanych. Dzieci w wieku szkolnym jest około 30.000, w tem zapisanych na naukę szkolną 8734. Tak mały procent dzieci zapisanych i uczęszczających do szkoły tłumaczyć należy dużą odległością od szkół, małą kulturą i trudnemi warunkami materjalnemi ludności. Objaw ten jest powszechny we wszystkich powiatach kresowych i dużo czasu upłynie, zanim stosunki zmienią się na lepsze. Główną bolączką w organizacji szkolnictwa w powiecie jest brak budynków szkolnych, a co za tem idzie konieczność lokowania szkół w budynkach najętych, częstokroć nieodpowiednich do tego celu. W powiecie znajduje się 38 własnych gminnych budynków zniszczonych, bądź do budowy nowych gmachów szkolnych.

Samorząd Powiatowy rozwija intensywną działalność na polu oświaty pozaszkolnej. Zorganizował i utrzymuje bibljotekę publiczną w Słonimie i 22 bibljoteczki ruchome, utrzymuje instruktorów oświaty pozaszkolnej, subsydjuje Macierz Szkolną, zorganizował we wszystkich gminach towarzystwa domów ludowych, zrzeszonych we wspólnej organizacji, mającej swą siedzibę w Słonimie. Towarzystwa te, stanowiące samodzielne placówki, w przyszłości staną się głównemi ognitkami kultury na wsi.

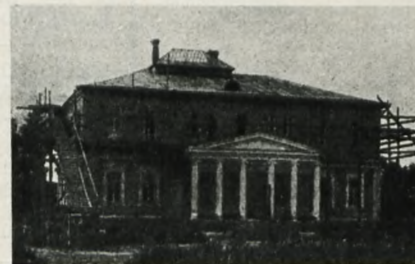


Kanał w Słonimie.

W Słonimie istnieje 1 gimnazjum państwowe i 1 gimnazjum prywatne, 2 seminarja nauczycielskie; w powiecie — 2 szkoły rolnicze.

Rolnictwo: Powiat nosi cechy wybitnie rolnicze, gdyż przemysł jest stosunkowo słabo rozwinięty. Wielka wojna światowa, a następnie inwazja bolszewicka, pozostawiły niezatarte ślady w gospodarczej strukturze powiatu. Przemysł został całkowicie zniszczony, rolnictwo również ucierpiało znacznie. W obecnym stanie rozwój rolnictwa i podniesienie się kultury rolnej w znacznej mierze tamuje ubóstwo mieszkańców, którzy po wojnie wrócili do zrównanych z ziemią osiedli i zarośniętych gruntów, jak również nieurodzajna gleba w dość znacznej części powiatu. Poważną przeszkodą w rozwoju rolnictwa jest także duże rozdrobnienie gospodarstw i szachownica pól, dochodzących w pewnych miejscowościach powiatu do 300 działek gruntu w jednym gospodarstwie Po uzyskaniu niepodległości zwrócono szczególną uwagę na ten stan rzeczy i dzisiaj można już zanotować znaczne postępy w tej dziedzinie; wobec 7 wsi skomasowanych lub też znajdujących się w toku komasacji. W tym również okresie czasu zlikwidowano połowę serwitutów i zamierzono w szybkiem tempie likwidację reszty. Samorząd Powiatowy, powołany do życia z końcem 1922 roku, stanął wobec trudnych zadań i znalazł się w niezmiernie ciężkich i niewdzięcznych warunkach pracy. Zniszczenie i martwość życia gospodarczego powojennego, związana z tem szczupłość środków finansowych, nadomiar złego kurcząca się z dnia na dzień przez dewaluację pieniężną, wreszcie ubóstwo graniczące z nędzą znacznej wiekszości mieszkańców, uniemożliwiły w ciągu kilku pierwszych lat istnienia samorządu wszelką planową pracę, zmuszając do dorywczej akcji, mającej na celu złagodzenie tych lub innych rażących braków i niedomagań powiatu. Wśród poczynań Samorządu, należy wymienić: założenie punktów czyszczenia nasion, wypożyczalni maszyn rolniczych, pól wzorowych (doświadczalnych), udzielanie pomocy finansowej organizacjom rolniczym i spółdzielniom mleczarskim, zapoczątkowanie prac melioracyjnych.

Hodowla: Początkowo rolnictwo w powiecie rozwijało się wyłącznie w kierunku produkcji zbożowej, obecnie jednak coraz więcej uznania zyskuje wśród rolników kierunek hodowlany, zapewniający większą rentowność gospodarstw. Samorząd, popierając rozwój hodowli, założył punkty kopulacyjne w liczbie 16, dla by-



Niższa szkoła rolnicza w Grzybowie pow. Słonimskiego.

dla rasy czerwonej polskiej, 22 dla trzody chlewnej, rasy białej angielskiej, pozatem zorganizował służbę weterynaryjną i prowadzi 2 ambulatorja weterynaryjne. W najbliższym czasie wykończona będzie 1 lecznica weterynaryjna, powiększona ilość punktów kopulacyjnych, założona będzie stacja ogierów.

Przemysł, dość silnie rozwinięty przed wojną, posiadający prócz licznych zakładów dla przetwarzania produktów rolniczych, szereg innych fabryk, jak: odlewnie, fabryki gwoździ, żarówek elektrycznych, sztucznego jedwabiu i sukna — został całkowicie zniszczony. W obecnym czasie najszerzej się rozwinął przemysł drzewny: 14 tartaków, 11 smolarni, fabryka kopyłów. Pozatem istnieje na terenie powiatu 60 młynów, w tej liczbie 14 parowych, 10 garbarni, 14 cegielni, 7 masarni, 2 gorzelnie.

Drogi. Głównemi arterjami komunikacyjnemi są: dwie szosy Wołkowysk-Baranowicze i Różana-Słonim, pozatem powiat przecina magistrala kolejowa Warszawa-Moskwa, oraz wielki szlak wodny kanał Ogińskiego—Szczara, łączący Prypeć z Niemnem, który stwarza dla Słonima i całego powiatu duże możliwości ożywienia i rozwoju gospodarczego. Stan dróg jest jedną z głównych trosk samorządu powiatowego.

Przy ocenie osiągniętych w tej dziedzinie rezultatów najwymowniejsze będą cyfry. A więc odbudowano i gruntownie odremontowano 200 mostów, naprawiono około 1721 klm. dróg, wybrukowano 24 wsi. Wartość tych robót obliczona jest przeszło na dwa i pół miljona złotych.

Zdrowotność. W Słonimie istnieje Szpital Państwowy, szpital Miejski i szpital położnicy. Sejmik Powiatowy utrzymuje trzy przychodnie rejonowe w powiecie, subsydjuje „Stację opieki nad matką i dzieckiem", przychodnie przeciwgruźliczną i przeciwjagliczną.

Opieka społeczna. Planowa akcja w dziedzinie opieki społecznej została zorganizowana przez samorząd. Sejmik Słonimski utrzymywał 5 sierocińców, obecnie na terenie powiatu sierociniec został zlikwidowany, a dzieci przekazane do sierocińców Wojewódzkiego Związku Opiekuńczego. Pozatem w Słonimie rozwija działalność T-wo św. Wincentego a Paulo, które utrzymuje żłobek, przytułek dla starców, freblówkę i tanią kuchnię, otrzymując na ten cel pomoc finansową od Samorządu i Państwa.

Życie społeczne. Powiat Słonimski wykazał ogromny pęd do tworzenia wszelkiego rodzaju organizacji społeczno-kulturalnych i gospodarczych i do zrzeszania się. Z istniejących na terenie powiatu

organizacji społecznych i gospodarczych należy wymienić: T-wo organizacji i kółek rolniczych, Spółdzielnię Rolniczo-Handlową, Syndykat Rolniczy, Związek Ziemian, Związek Zawodowy Robotników Rolnych, Kasę Komunalną, Kasę Spółdzielczą, 14 Kas Stefczyka, 43 Straży Ogniowych, z których połowa posiada już własne narzędzia, 5 uruchomionych spółdzielni mleczarskich, kilka kooperatyw spożywczych, 5 kół młodzieży wiejskiej, 3 koła gospodyń wiejskich.

Zestawiając ten pobieżny przegląd rozwoju powiatu, należy przyznać, że pomimo stosunkowo krótkiego okresu czasu, szczupłości środków finansowych i innych olbrzymich trudności, piętrzących się na drodze pracy organizacyjnej, wyniki jej zasługują na wysokie uznanie. Młode Państwo w początku swego istnienia nie miało nic, albo prawie nic. Wszystko co mamy dzisiaj trzeba było zdobywać, porządkować i organizować z wielkiemi wysiłkami.

POWIAT SZCZUCZYŃSKI

Powiat Szczuczyński utworzony został w czerwcu 1929 r. z wydzielenia części powiatu lidzkiego.

ołożenie topograficzne: równina lekko falista, w środku podniesiona, a na północnym zachodzie przechodzi w błota t. zw. puszczy grodzieńskiej.

Powiat o charakterze wybitnie rolniczym, ma dość silnie rozwinięty przemysł rolniczy, posiadając na swym terenie 10 spółdzielni mleczarskich, 3 gorzelnie, 35 młynów wodnych, 10 młynów parowych, 2 tataki, 1 fabrykę dykty, 9 smolarni i 4 cegielnie.

Wydział Powiatowy, doceniając zncazenie rolnictwa, utrzymuje agronoma powiatowego i instruktorów, którzy wygłaszają odczyty o racjonalnej uprawie roli i zakładają po wsiach kółka rolnicze.

Oświata w powiecie stoi wysoko, a ludność chętnie garnie się do nauki, czego najlepszym dowodem jest istnienie na terenie powiatu 101 szkoły powszechnej, szkoły rolniczej żeńskiej w Różance i jednej państwowej szkoły zawodowej.

Ogromną troską władz powiatowych są otaczane drogi, które w chwili utworzenia powiatu były w stanie opłakanym. Obecnie przystąpiono intensywnie do konserwacji starych i budowy nowych dróg, na co sejmik przeznaczył lwią część swego budżetu. Na wsiach sposobem t. zw. „szarwarkowym" przystąpiono do brukowania ulic i budowy dróg, a ludność doceniając ich znaczenie chętnie włożone na nie obowiązki wykonuje.

Nadmienić tutaj również należy, że powiat Szczuczyński jest może jednym powiatem w Rzeczypospolitej nie mającym dotychczas żadnego zadłużenia.

Szczuczyn — posiadając bardzo wygodną komunikację autobusową, oraz ze względu na bliską odległość do kolei (10 km), ma przed sobą wielką przyszłość.

Nader pomyślny stan gospodarki powiatu, jak również jego stały rozwój we wszystkich dziedzinach przypisać należy usilnym zabiegom i intensywnej pracy Starosty Powiatowego p. Siellawy, który piastując swój urząd od chwili powstania powiatu, wniósł ze sobą promień ożywczy i przykładem swym zachęcił innych do pracy, która w tak krótkim czasie już takie rezultaty wydała.

Doceniając znaczenie obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej utworzony został niedawno w Szczuczynie komitet powiatowy L. O. P. P., który zawdzięczając swemu prezesowi — Staroście Powiatowemu — rozwinął szeroką działalność.

STOŁPCE

Miasto Stołpce powstało z chwilą ustalenia granic R. P. i wyznaczeniu siedziby powiatu Stołpeckiego.

W mieście: cerkiew, kościół i klasztor podominikański wzniesiony około 1600 r.

Szkoły: Państwowe gimnazjum koedukacyjne i 7 kl. szkoła powszechna.

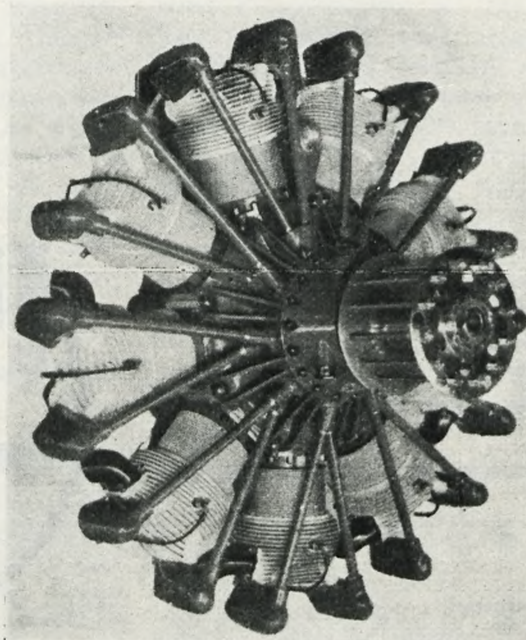
W r. 1929 miasto zyskało nowocześnie urządzoną rzeźnię.

Ze stowarzyszeń działających na terenie Stołpców wymienić należy: LOPP, Polską Macierz Szkolną, Związek Strzelecki, P.U.W.F., Stowarzyszenie Kulturalno-Oświatowe „Reduta", Ros. T-wo Dobroczynności i Białoruskie T-wo Dobrocz.

Z większych przedsiębiorstw przemysłowych — tartak i handel drzewny „Nadniemeński Przemysł Leśny".

NOWY SILNIK

Walter



„ATLAS"

600—700 MK

Ostatnią konstrukcją Wytwórni „**WALTER**", której silniki chłodzone powietrzem są znane i cenione powszechnie, jest silnik

WALTER-„ATLAS" 600—700 MK.

Cechuje go cały szereg najnowszych zasad i ulepszeń zastosowanych w produkcji silników lotniczych chłodzonych powietrzem.

WALTER-„ATLAS" wystawiony jest wraz z kompletnym łańcuchem konstrukcyjnym innych silników **WALTERA** w Salonie Lotniczym w Paryżu na standzie Nr. 11

Kompletny łańcuch typów silników Waltera chłodzonych powietrzem.

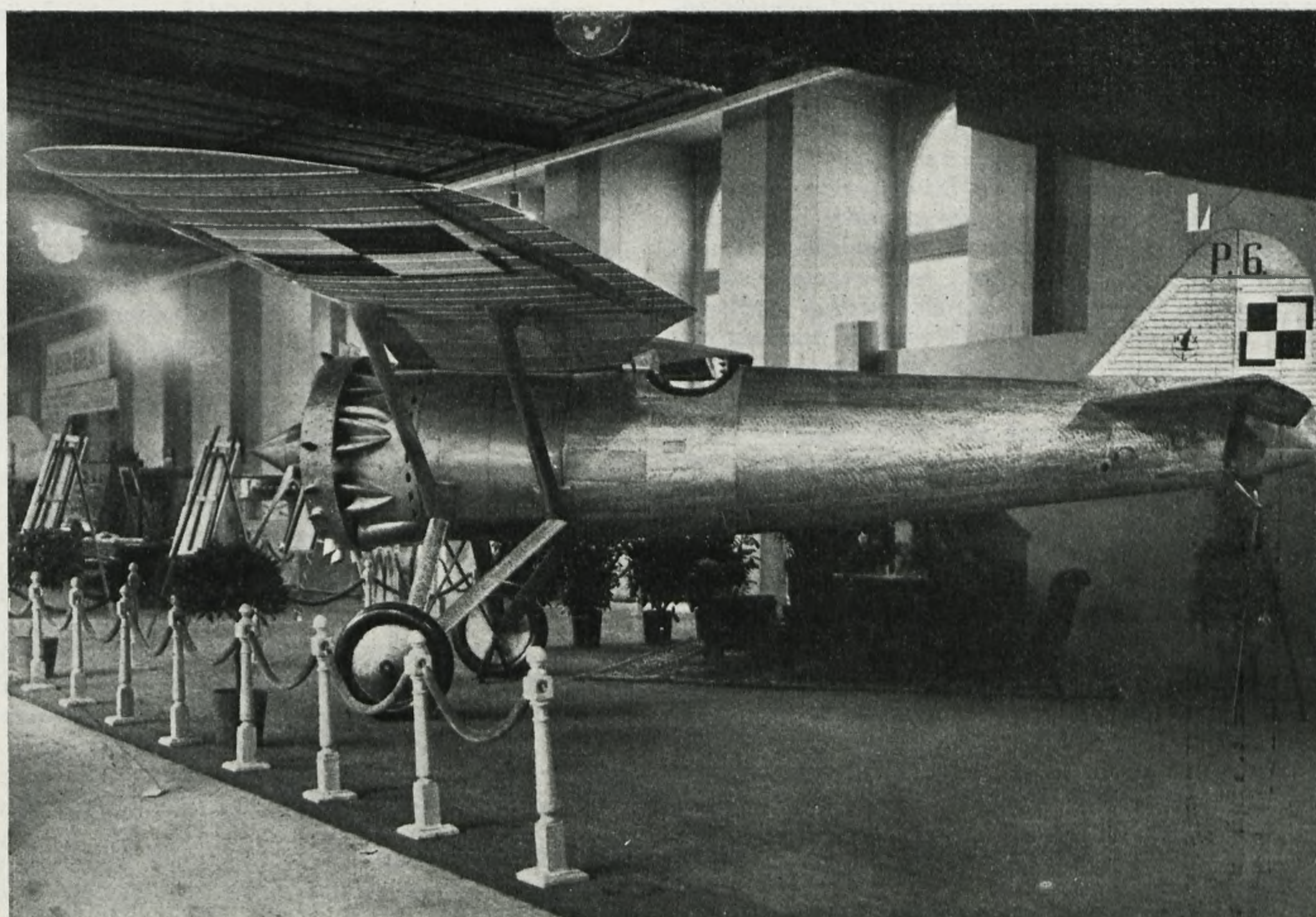
	Vega	Venus	Mars	Regulus	Castor	Atlas
Ilość cylindrów	5	7	9	5	7	9
Średnica cyl.	105	105	105	135	135	165
Skok	120	120	120	160	170	180
Pojemność skokowa	5.195	7.273	9.351	11.44	17.03	34.64
Współczynnik sprężania	5.15:1	5.15:1	5.15:1	5.7:1	6:1	5.3:1
Moc nominalna	85	110	145	185	240	600
Ilość obrotów	1750	1750	1750	1800	1750	1900
Moc maksymalna	90	115	150	195	260	650
Maksymalna ilość obrotów.	1800	1800	1800	1900	1850	1950
Moc odpowiadająca pow. il. obrotów	100	125	160	210	280	700
Zużycie paliwa na 1 MK/g.	230	230	230	230	240	230
Zużycie smarów na 1 MK/g.	10—16	10—16	10—16	16	15—20	15—20
Waga całkowita silnika (bez piasty śmigła) w kg.	98	127	155	191	243	480

I. WALTER & Cie, Praha — Jinonice. Czechosłowacja.

SKRZYDLATA »POLSKA«

ROK I (VII) **GRUDZIEŃ 1930** **Nr. 6 (74)**

POLSKA W SALONIE PARYSKIM



Samolot myśliwski PZL—6 (P 6), produkt Państwowych Zakładów Lotniczych konstr. inż. Z. Puławskiego, który wzbudził w Salonie powszechne zainteresowanie.

NA WIDNOKRĘGU

Wiadomą i przez nikogo niekwestjonowaną jest rzeczą, że rozwój naszego lotnictwa zależy od pieniędzy. Warunkuje go wysokość budżetu państwowego. To też z niepokojem oczekujemy nowych projektów budżetu, a następnie śledzimy zmiany, którym — przynajmniej tak bywało dotychczas — ulega on w parlamencie.

Tegoroczny (1930/31) budżet lotnictwa (wojskowego i cywilnego), który omawialiśmy w numerze kwietniowym Młodego Lotnika z r. b., był o 3 miljony mniejszy od budżetu na rok 1929/30. Przypominamy sobie, że ta zniżka przeszło 10%, wywołała duży niepokój. L.O.P.P. wystąpiła nawet z memorjałem do Rządu i Sejmu, w którym, przedkładając najpilniejsze potrzeby naszego lotnictwa, zwracała uwagę na konieczność powiększenia budżetu, zwłaszcza nadzwyczajnego, przeznaczonego na inwestycje. Wniosek ten zastał już budżet przyjęty przez Rząd, to też nadzieje nasze musiały dotyczyć budżetu roku 1931/32. Spodziewaliśmy się, że przynajmniej nie będzie on mniejszy od tego, jaki był dwa lata temu. Tymczasem spotyka nas zawód. Preliminarz budżetu państwowego na r. 1931/32 w brzmieniu przedłożonem przez Rząd Sejmowi posiada dla lotnictwa sumy, nieodbiegające w ogólnej wysokości od preliminowanych na rok bieżący. Jak zdołaliśmy się poinformować, projektowana przez władze naszego lotnictwa cywilnego suma 15 miljonów dla tego lotnictwa nie utrzymała się, ulegając w łonie Rządu skreśleniu do 13 miljonów. Co do lotnictwa wojskowego, to tu zdołaliśmy dostrzec tylko zmiany w układzie budżetu. Obecnie lotnictwo wojskowe nie jest wyodrębnione w osobny paragraf, lecz rozparcelowane po całym budżecie M. S. Wojsk. według ogólnych pozycyj wydatków na wojsko. Wysokość budżetu lotnictwa wojskowego nie odbiega od przeszłorocznej.

Czemże jest 13 miljonów zł. wobec ogromu potrzeb, jakie odczuwa nasze lotnictwo cywilne? Znając wartość naszego pieniądza, nie trudno zdać nam sobie sprawę z tego, że przy tej sumie o poważniejszych inwestycjach mowy być nie może. Przyjrzyjmy się natomiast, w jakim stosunku znajduje się budżet lotnictwa cywilnego Polski do analogicznego budżetu innych krajów, korzystając ze źródłowych informacyj.

Czechosłowacja, o ilości mieszkańców przeszło o połowę mniejszej od Polski, wydaje na lotnictwo cywilne zaledwie o 4—4½ miljona złotych mniej. Licząc na głowę mieszkańca, Czechosłowacja wydaje o 22—25 groszy więcej od Polski, czyli więcej o 50%.

Francja, której ilość ludności przekracza naszą zaledwie o 33%, wydaje na lotnictwo cywilne prawie 12 razy tyle, co Polska.

Włochy, posiadające ludności zaledwie o 10 miljonów więcej od Polski, wydają na lotnictwo cywilne prawie 3 razy więcej.

Francja i Włochy łożą wielkie sumy na lotnictwo cywilne, chociaż mają nieporównanie silniejsze od nas lotnictwo wojskowe oraz olbrzymią marynarkę wojenną i handlową. Tak np. na lotnictwo wojskowe na r. 1930 preliminowały: Francja — sumę 23 razy, a Włochy 13 razy większą od Polski.

Wydatki Anglji na lotnictwo przekraczają takież wydatki Polski 26 razy.

W Szwajcarji w ciągu dwóch lat budżet lotnictwa cywilnego wzrósł w dwójnasób. Niemiecki budżet na 1930 r. przewidywał wydatki na lotnictwo cywilne o 15½ miljona zł. wyższe niż w r. 1929; wiemy, zresztą, że budżet niemiecki państwowy jest wydatnie wspomagany przez zasiłki, udzielane lotnictwu prez samorządy. Budżet Włoch przewiduje na rok 1930/31 na lotnictwo cywilne kwoty o 50% wyższe od sum, przeznaczonych na ten cel w r. 1928/29, a o 33% w r. 1929/30. Wreszcie, budżet lotniczy angielski na rok bieżący wzrósł w stosunku do poprzedniego o 50 milj. zł.

Oto najlepsze argumenty, że budżet naszego lotnictwa jest wegetacyjny. Nietylko nie posuwamy się, lecz, stojąc na miejscu, gdy inni budżety swe mnożą — cofamy się. A potrzeby stale rosną. Jesteśmy świadkami dążeń różnych państw do owładnięcia szlaków powietrznych biegnących nad nami. Jeśli tych dróg nie opanujemy my, inni to zrobią za nas i na naszą niekorzyść. Przemysł nasz ciągle znajduje się wciężkiem położeniu. Jak już czytaliśmy w poprzednim numerze, ilość prototypów spadnie w roku przyszłym znacznie wskutek braku zamówień. Sport i komunikacja odczuwają poważne braki w urządzeniach, z których korzystają. Zresztą na każdym kroku, w każdej dziedzinie lotnictwa napotyka się na nieprzezwyciężone trudności z braku pieniędzy. Czyż tego nie znamy, czyż tego nie odczuwamy?

Państwo nasze zrobiło od kilku lat wiele w dziedzinie morskiej, budując Gdynię i flotę morską. Czas jest najwyższy, aby cały wysiłek skierować obecnie na równie ważną, jeśli — ze względów obronnych — nie donioślejszą nawet dziedzinę, jaką jest lotnictwo. Flota morska znalazła swego niestrudzonego pioniera w Rządzie, jakim był p. minister przemysłu i handlu, inż. Kwiatkowski. Flocie powietrznej wciąż jeszcze brak stanowiącego głosu na Radzie Ministrów. Nasze lotnictwo cywilne przeciwnie — jeszcze bardziej obecnie wsiąkło w koleje. W omawianym budżecie już nie figuruje ono, jak dotąd, w dziale administracji (Ministerstwo Komunikacji), lecz w dziale przedsiębiorstw, obok Polskich Kolei Państwowych, przez które, zapewne, będzie np. dokonywać wypłaty. Czy lotnictwo ma się stać w przyszłości rzeczywiście przedsiębiorstwem Ministerstwa Komunikacji?

Państwowy budżet lotnictwa nadal nas nie zadawala i coraz bardziej musi niepokoić.

XII SALON AERONAUTYCZNY W PARYŻU

Ogólne wrażenia z tegorocznego Salonu Aeronautycznego w Paryżu wyrazić się dadzą w następujących czterech punktach:

1) Ogromny wysiłek konstrukcyjny, szczególnie po stronie farncuskiej. Wyrazem tego jest wielka ilość prototypów.

2) Wielkie zainteresowanie konstrukcjami wielosilnikowemi.

3) Walka między drzewem a metalem jeszcze nie jest rozstrzygnięta.

4) W dziale silników coraz więcej konstrukcyj chłodzonych powietrzem.

Stwierdzić prócz tego należy, że Salon obesłany jest bardzo bogato. Naturalnie, przewaga jest po stronie francuskiej, gdzie widzimy wogóle wszystkie gałęzie przemysłu lotniczego. Z innych państw reprezentowane są: Anglja, Włochy, Niemcy, Stany Zejdn. Am. Płn., Czechosłowacja i po raz pierwszy Polska.

Jeżeli chodzi o Polskę, stwierdzić należy, że sam fakt wystawienia samolotów polskich (konstrukcji Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie) zrobił niewątpliwie bardzo dobre wrażenie, dajemy bowiem przez to dowód, że i tutaj doganiamy szczęśliwsze narody.

To dodatnie wrażenie, wywołane samym faktem udziału, potęgowane jest znacznie przez to, że wystawiony płatowiec P. 6 jest bez przesady jednym z najciekawszych, a w dziale lotnictwa myśliwskiego niewątpliwie najciekawszym objektem z pośród wystawionych. Świadczy o tem duże zainteresowanie, jakie okazują tej konstrukcji zwiedzający wystawę liczni konstruktorzy i piloci, dalej przychylna ocena w prasie zagranicznej, omawiającej Salon.

Wreszcie, uderza w Salonie Paryskim fakt, że właściwie obesłany jest tylko główny dział aeronautyczny — płatowce i silniki, gdy natomiast działy inne są reprezentowane słabo.

Specjalnie jaskrawo rzuci się to w oczy, jeżeli porównamy Salon Paryski z ostatnią „Ilą" w Berlinie (1927), gdzie właśnie te działy, że tylko wspomnę organizację terenu (lotniska, oświetlenie) i dział fotografji lotniczej i świetny dział historyczny — tak obficie były obesłane. Również na paryskiej wystawie uderza prawie zupełnie brak działu balonowego, co należy sobie jednak tłumaczyć zupełnym zarzuceniem aerostatyki przez Francję.

Po tych wstępnych uwagach ogólnych chcę pokrótce omówić poszczególne działy.

PŁATOWCE.

Francja. Jak już wspomniałem, w dziale francuskim spotyka się wszystkie fabryki, a więc:

Morane-Saulnier wystawia pięć samolotów, z czego trzy konstrukcji własnej, a mianowicie: typ 224, znany myśliwski jednopłat, t. zw. parasol, z silnikiem Gnome-Rhône-Jupiter. Samolot ten jest konstrukcji mieszanej metalowo-drzewnej. Dalej widzimy samolot typu NS 230 z silnikiem Salmson 230 KM, jednopłat-parasol dwuosobowy, pomyślany jako samolot przejściowy. W końcu — awionetkę 100-konną, typ M.S 301. Dwa samoloty pozostałe to budowane w licencji znane typy de Havilland „Moth" i „Puss-Moth".

Stand Blériota przedstawia się wspaniale. Widzimy tu typ 125, dwumotorowy, pasażerski jednopłat. Posiada on w środku kabinę specjalną dla załogi. W kabinie tej znajdują się dwa motory Hispano-Suiza 600 KM, ustawione w tandem. Dwie kabiny pasażerskie mieszczą się w podwoziu. Przy maksymalnem obciążeniu użytecznem 1900 kg, ciężar całkowity wynosi ponad 7000 kg. Dalej widzimy typ 4-osobowy pasażerski, z silnikiem Hispano-Suiza 400 KM, typ 40 sanitarny z 120-konnym Salmsonem, w końcu samolot myśliwski Spad 91 z Hispano-Suiza 500 KM.

Obok tych nowoczesnych maszyn, Blériot wystawia swój historyczny samolot XI, na którym w roku 1909 przeleciał kanał. Płatowiec ten, z silnikiem Anzani 25 KM, robi dziwne wrażenie obok tych nowoczesnych maszyn i dziwne rzeczywiście nasuwa refleksje, a mianowicie, że łatwiej może dziś już przelecieć Atlantyk, niż na tym typie kanał La Manche, i drugie, że gdyby podówczas istniała kontrola techniczna, samolot ten pewno nigdy nie byłby uzyskał świadectwa zdolności do lotu.

Firma Lioré-Olivier, znana ze swych konstrukcyj wodnopłatowców, wystawia kadłub czteromotorowego hydroplanu transatlantyckiego typ Leo H 27, wyposażony w silniki Hispano-Suiza 650 KM. Dalej widzimy typ 22, „amfibję" wyposażoną w jeden silnik 230-konny Gnome-Rhône „Titan". Samolot ten pomyślany jest jako transportowiec pocztowy. W końcu wystawiony jest kadłub samolotu lądowego typu 203. Jest to samolot bombardujący, wyposażony w 4 motory Renault 270 KM.

Towarzystwo Latecoére wystawia 2 samoloty. Jednomotorowy jednopłat z silnikiem Hispano-Suiza 600 typ 28. Jest to ten typ, na którym Francja zdobyła 12 rekordów międzynarodowych i na którym m. in. dokonany został przelot nad Atlantykiem południowym (Mermoz). Drugi to 3-motorowy typ 35, wyposażony w silnik Hispano-Suiza 400.

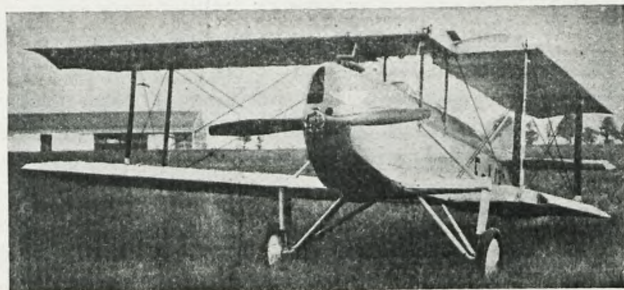
Stand Hanriot — pokazuje nam 3 typy: jednopłat 21 S z silnikiem Lorraine 120 KM, również jednopłat L. H. 10 z silnikiem 100-konnym Lorraine Dietrich i w końcu typ L. H. 431 z silnikiem 240-konnym, pomyślany jako samolot łącznikowy lub dla prac fotograficznych, lub wreszcie dla treningu, lotów nocnych i t. p.

Znana z konstrukcji hydroplanów fabryka Schreck F. B. A. wystawia 2 typy. Typ 310, jednopłat z jednym motorem Lorraine 120 KM, ze śmigłem pchającem, przeznaczony dla 3 osób. Drugi typ, 290 HM, jest jednopłatem z silnikiem Lorraine 300 KM.

Nieuport-Delage wystawia 3 typy. Typ 540 cały metalowy z silnikiem Lorraine 600 KM. Jest to

jednopłat przeznaczony do transportu 8 pasażerów. Drugi typ (641) to konstrukcja drewniana, silnik Lorraine 240 KM. Pomyślany jest jako samolot turystyczny. W końcu trzeci to znany metalowy samolot myśliwski typ 82—C1 z silnikiem Lorraine 500 KM.

Caudron pokazuje swój wielki metalowy monoplan na 10 pasażerów z 3 silnikami 300-konnemi. Dalej widzimy znany z tegorocznego „Challenge'u" typ awionetki 193, oraz dwupłat-awionetkę, wyposażoną tak samo jak typ 193 w silnik Renault 95 KM.



Caudron 232 z Renault 95 MK.

Firma Bréguet wystawia naturalnie sławny już dziś na cały świat „Znak zapytania". Dostatecznie znany, nie wymaga ten typ tutaj specjalnego omówienia. Że tłum ciągle się tutaj zbiera to zrozumiałe. Parę kroków dalej stoi samolot Blériot'a z roku 1909. Co za przeciwstawienie! Co za postęp w ciągu 20 lat! W końcu Bréguet wystawia znany swój najnowszy typ samolotu stalowego „Tout acier".

Potez prezentuje trzy typy. Znany typ 36 samolotu turystycznego, do którego zastosowany bywa bądź silnik Salmson, bądź Renault, dalej najnowszy swój samolot wojskowy rozpoznawczy 39 AZ, cały metalowy górnopłat z silnikiem 500-konnym Hispano-Suiza, w końcu trzymotorowy, cały metalowy jednopłat t. zw. „typ kolonjalny", wyposażony bądź w silniki Salmson, bądź Lorraine 250 KM.

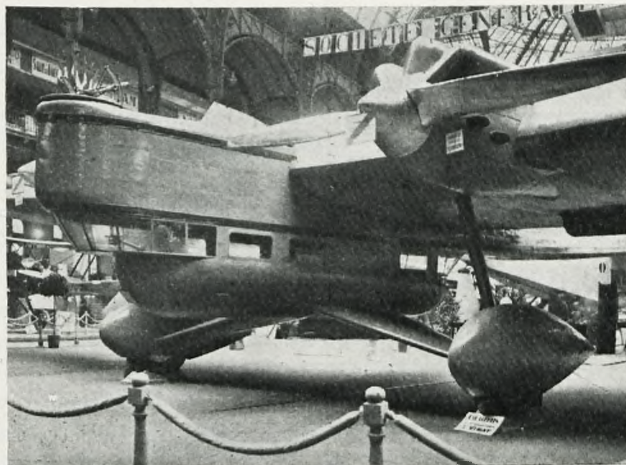
Farman pokazuje trzymotorowy transportowiec, dalej samolot turystyczny F 190, znany z licznych raidów, ostatnio z raidu do Indochin. Samolot ten budowany jest dla silnika chłodzonego powietrzem o sile około 200 KM. W końcu widzimy jeszcze samolot turystyczny typ 230, do którego zastosowany być może bądź silnik Salmson 40 KM, bądź Renault 95 KM.

Bardzo ciekawy typ samolotu wystawia towarzystwo S.E.C.M. Jest to nowy typ Amiot, t. zw. 140, wyposażony w dwa silniki Lorraine „Orion" z reduktorem (700 KM). Przeznaczony jest on w pierwszym rzędzie jako samolot bombardujący. Cechą charakterystyczną tego samolotu jest oryginalne umieszczenie kabiny obserwatora, pod skrzydłami między podwoziem, przy równoczesnem zapewnieniu dobrego obstrzału we wszystkich kierunkach, również ku górze i całkowicie wprzód i w tył (spójrz na fotografję).

Firma Bernard na pierwszym planie wystawia znany samolot „Żółty ptak", na którym w roku 1929

Tabela danych technicznych ważniejszych typów płatowców wystawionych w Salonie Paryskim.

WYTWÓRNIA	Rodzaj płatowca l =lądowy w =wodny j =jednopł. d =dwupłat. js =jednosil. ws=wielosil.	Typ	Rozpiętość skrzydeł w *m*	Długość w *m*	Wysokość w *m*	Ciężar własny w *klg*	Ciężar użyteczny w *klg*	Ciężar całkowity w *klg*	Płaszczyzna nośna w m^2	Szybkość maks. w *klm/godz*	Pułap.	Przeznaczenie płatowca	Ilość i typ silników	Łączna moc w MK.
Morane-Saulnier	l-j-js	230	10,70	6,94	2,8	810	340	1 150	19,7	210	5 300	turystyka	1 Salmson	230
	l-j-js	301	12	7,51	2,63	672	251	933	21,63	—	—	„	1 Lorraine	100
Blériot. .	l-j-ws	125	20,4	13,8	4	3 930	2 370	6 300	100	205	—	pasażerski (10)	2 Hispano-Suiza	1 200
	l-j-js	111	17	10,64	4,03	1 600	1 100	2 700	—	200	—	„ (4)	1 Hispano-Suiza	400
Lioré-Olivier	w-j-ws	H 27	34	21,5	6,5	9 000	8 300	17 300	165	225	3 000	transportowiec	4 Hispano-Suiza	2 400
	w-j-ws	H 22	15,94	10,7	3,85	1 260	540	1 800	33,2	170	4 000	„ poczt.	1 Gnome-Rhône	230
	l-d-ws	203	23,03	15,95	—	4 004	2 596	6 600	109	195	5 400	wojsk.-niszczyc.	4 Gnome-Rhône	1 200
Latecoère	w-j-js	28	19,25	13,[illegible]45	—	2 660	1 400	4 060	48,6	240	5 000	pasażerski (8)	1 Hispano-Suiza	600
	l-j-ws	350	22,35	14,96	3,55	3 770	2 100	5 870	74,6	250	—	pasażerski (12)	3 Hispano-Suiza	1 200
Hanriot .	l-j-js	LH 10	11,9	7,43	2,8	680	170	850	22,2	—	—	szkolny	1 Lorraine	100
	l-j-js	21 S	12,2	7,81	2,93	780	200	980	25,5	—	—	sanitarny	1 Lorraine	120
	l d-js	431	11,4	7,98	3,29	955	415	1 370	30,24	185	5 000	wojskowy	1 „	240
Schreck .	w-j-js	310	12	7,6	—	650	250	900	21,2	150	4 000	pasażersko-tur. (3)	1 „	120
	w-d-js	290	13,1	9,48	—	1 380	600	1 980	40,15	170	4 100	pasażerski (4)	1 „	300
Caudron.	l-j-ws	180	24,5	14,6	3,7	2 [illegible]90	2 040	4 700	70	225	7 000	pasażerski (10)	3 „	300
	l-d-js	C 232	9,9	7,5	—	470	310	780	24,2	147	4 000	awionetka	1 Renault	95
	l-j-js	193	11,5	7,52	3,1	460	2[illegible]0	750	13,4	175	4 500	„	1 „	95
Bréguet .	l d-js		18,3	10,7	4,08	1 780	4 370	6 150	59,9	238	—	wojskowy	1 Hispano-Suiza	650
	l-d-js	230	17,48	11,01	—	1 761	1 539	3 600	55,79	240	6 500	„	1 —	600
Potez. . .	l-j-js	36	10,44	7,51	2,7	426	294	720	20	160	4 100	awionetka	1 Renault	95
	l-j-js	39 A2	16	10	—	1 589	661	2 250	35	239	7 700	wojskowy	1 Hispano-Suiza	500
	l j-ws	40col3	18,5	14,4	—	2 582	1 698	4 270	63	213	5 000	transport. kolonj.	3 —	750
Farman. .	l-j-js	190	14,1	10	—	1 030	770	1 800	40	200	5 500	tyrystyczny	1 —	230
S.E.C.M.	l-j-ws	140	24,46	17	3,5	4 200	1 490	5 690	100	240	8 000	wojsk. niszczyc.	2 Lorraine	1 400
(Amiot)	l-j-js	540	23,	15	3,8	—	—	4 150	60	—	—	pasażerski	1 „	600
Nieuport.	l-j-js	640	15,4	9,45	3,19	1 200	700	1 900	30	200	—	pasażerski	1 „	240



S. E. C. M. Amiot 140 M z 2 silnikami Lorraine 700 MK.

dokonany został przelot nad Atlantykiem (Assollant, Loti, Lefévre), dalej samolot sportowo-turystyczny posiadający dużą szybkość, wyposażony w silnik Gnome-Rhône 300-konny. W końcu wystawiony jest hydroplan jednopłat z silnikiem Hispano-Suiza 900 KM, przeznaczony na bardzo duże szybkości (podobno ponad 400 km/godz.)

Couzinet wystawia bardzo ciekawą konstrukcję. Trzysilnikowy jednopłat turystyczny na 3 osoby, wyposażony w trzy silniki Salmson 40 KM z podciąganem podwoziem.

Prócz wyżej wymienionych konstrukcyj, widzimy jeszcze znany samolot myśliwski fabryki Devoitine, na standzie firmy Wibault: trzymotorowy górnopłat z silnikiem Wright-Hispano, cały metalowy oraz Levasseur'a 2 typy hydroplanowe.

Poza konstrukcjami francuskiemi, widzimy na wystawie szereg innych konstrukcyj.

Polska. Jak już wspomniałem, reprezentowana jest przez Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie, które wystawiają dwa samoloty własnej konstrukcji: samolot myśliwski, cały metalowy jednopłat z silnikiem Jupiter (P. 6), oraz samolot PZL—2 z silnikiem Wright 220 KM, t. zw. „łącznikowy".

Niemcy, reprezentowane są przez firmę Dornier, która wystawia swój znany typ „Super-Wal", czteromotorowy hydroplan oraz model głośnego DO X. Junkers daje swoją awionetkę „Junior", a Bayrische Flugzeugwerke awionetkę BFW 23, zwycięską w dwóch Challenge'ach.

Wystawione są także modele, jak np. model Junkers—G38, modele samolotów Rohrbach „Romar" i „Roland" i w. in.

Włochy wystawiają m. in. samolot turystyczny Fiat 1, samolot turystyczny Breda, na którym zdobyty został tegoroczny konkurs awionetkowy, organizowany przez Aeroklub Włoski, dalej dwie awionetki Romeo. Prócz tego widzimy wiele modeli samolotów, jak różne typy: Caproni, Savoia, i t. p.

Anglja w dziale samolotów reprezentowana jest

Ogólny widok. Na pierwszym planie Blériot 125 z dwoma Hispano-Suiza 600 MK.

przez firmę B r i s t o l, która wystawia znany typ samolotu myśliwskiego „Bulldoge". Pozatem widzimy modele samolotów firmy Vickersa, de Havilland itd.

Stany Zjedn. Am. Półn. obesłały wystawę bardzo słabo. Widzimy tutaj m. in. makietkę samolotu trzymotorowego „Ford".

SILNIKI.

Francja naturalnie i ten dział obesłała najbogaciej. I tutaj widzimy wszystkie typy godne widzenia, a więc:

G n o m e - R h ô n e wystawia silnik „Titan" 240/255 KM chłodzony powietrzem i „Titan-Major" 370 KM, dalej widzimy Jupiter'a VII 510 KM.

H i s p a n o-S u i z a wystawia szereg silników począwszy od 180-konnego (8 cyl.), poprzez 350, 450 i 500-konny, dalej znany z przelotu Atlantyku 650-konny 12 Nb, aż do 1000-konnego 18-cylindrowego.

R e n a u l t wystawia również całą gamę swych silników, a więc 90-konny 4-cylindrowy w rząd, znany z Challengé'u, 110/130-konny 7-cylindrowy w gwiazdę, 250/270-konny 9-cylindrowy w gwiazdę oraz chłodzone wodą 450/500 i 550/600-konne i, w końcu, 18-cylindrowy 750/850 KM.

F a r m a n prócz płatowców pokazuje również swe silniki, a mianowicie: 7-cylindrowy w gwiazdę, chłodzony powietrzem (150 KM) i 18-cylindrowy 550-konny, .chłodzony wodą „wywrócony".

Z silników L o r r a i n e widzimy: 100, 120 i 240-konne. Ten ostatni znany jest z raidu do Saigon. Dalej widzimy „Algol" 300-konny, „Antares" 500-konny; z chłodzonych wodą: 450-konny, 500-konny „Petrol", „Coursil" 600-konny, 650-konny, 700-konny „Orion" i w końcu 1000-konny „Eider".

Fabryka S a l m s o n wystawia znany 40-konny 9-cylindrowy typ AD 9, dalej 7-cylindrowy 95-konny (AC 7) i 120 KM (AB 9).

Prócz tego jeszcze wystawiają silniki firmy: P a n h a r d L e v a s s o r i T o w. R a t e a u.

Anglja. Fabryka A r m s t r o n g - S i d d e l e y wystawia z nowych typów: 7-cyl. „Genet Major" 140 KM i „Double Mongoosse" 340 KM 10 cylindrów. Ze znanych już typów widzimy m. in.: „Genet'a", „Lynx'a", „Jaguar'a" i w. in. Fabryka R o l l s-R o y c e wystawia 2 silniki 500-konne chłodzone wodą, dalej typ „H" 850-konny i zwycięski w ostatnich zawodach o puhar Schneidra 1000-konny.

D e H a v i l l a n d prezentuje swego „Gipsy'ego" w najnowszem wykonaniu, „wywróconego".

Z angielskich firm, prócz tego wystawia B r i s t o l swój silnik „Mercur", chłodzony powietrzem.

Niemcy. S i e m e n s-H a l s k e daje znany typ Sh 12, 13 i 14 o sile 80, 110 i 125 KM z cylindrami w gwiazdę (5, 7 i 9-cyl.), chłodzone powietrzem, dalej widzimy: Sh 20 — 600-konny i Sh 21 — 450-konny.

J u n k e r s wystawia znane swe silniki: L—88 i L—5.

A r g u s: AS 8 — 100-konny „wywrócony", triumfatora tegorocznego „Challenge'u".

Włochy reprezentowane są przez F i a t a, który

Tabela danych technicznych ważniejszych silników wystawionych w Salonie Paryskim.

FABRYKA	Nazwa silnika	Rodzaj chłodzenia	Moc nominalna w KM	Ilość cylindrów	Ilość obrotów na min.	Skok	Średnica	Całkowita pojemność cylindrów	Stopień sprężenia	Zużycie mat. pędnych na KM/godz.	Zużycie smarów na KM/godz.	Waga silnika	Długość	Szerokość	Wysokość
Gnome-Rhône	Titan	pow.	240/255	5	1800	146	165	—	—	—	—	255	—	—	—
„	Titan Major	„	300/370	7	1900	146	165	—	—	—	—	285	—	—	—
„	Jupiter VII	„	510	9	2000	146	190	—	—	—	—	380	—	—	—
Hispano-Suiza	Nb 12	wodą	650	12	2000	150	170	36	6,2	222	6	470	1,775	0,8	1,034
„	6 Pa	pow.	100	6	2000	—	—	7,97	5,5	235	3,35	180	—	—	—
„	—	„	250	9	2000	—	—	15,96	5,1	248	7	272	—	—	—
Renault	—	„	95	4	2000	115	140	5,8	5,2	250	10	138	1,38	0,54	0,92
„	—	„	250	9	2000	125	150	16,5	5	230	8	265	—	0,94	—
„	12 J. c.	wodą	500	12	2000	125	170	25	5	225	10	335	1,128	0,95	1,068
„	18 Ja	„	750/850	18	2100	125	170	37,5	5	225	10	630	2,104	0,98	1,123
Lorraine	5 Pa	pow.	100	5	1350	125	140	8,59	5	238	6	156,35	—	—	—
„	5 Pc	„	120	5	1700	130	140	9,3	5,25	240	13	161,35	—	—	—
„	7 Mc (Mizar)	„	240	7	1800	140	150	16,16	5	233	12	265	—	—	—
„	Antares	„	500	14	1800	140	150	32,33	5	233	12	452,76	—	—	—
„	—	wodą	450	12	1850	120	160	24,42	6	230	4	372,8	1,375	1,21	1,105
„	Petrel	„	500	12	2000	145	145	28,8	6	230	10	368,6	1,36	0,73	0,92
„	Orion	„	700	18	2000	125	180	39,76	6	235	6	568,7	2,106	0,96	1,105
„	Eider	„	900	18	2150	170	165	44,9	6,5	215	—	595	1,869	0,75	0,825
Salmson	9 AD	pow.	40	9	2000	70	86	—	5,6	245	20	70	0,64	—	—
„	7 AG	„	95	7	1800	100	130	—	5,4	245	20	130	0,82	—	—
„	9 AC	„	120	9	1800	100	130	—	5,4	245	20	170	0,9	—	—
„	9 AB	„	230	9	1700	125	170	—	5,4	245	20	260	1	—	—

wystawia typy: A—20 430 460 KM, A—22 580-konny i A—25 — 950-konny.

Romeo przedstawia silniki konstrukcji angielskiej (Jupiter i Armstrong) budowane w licencji.

Isotta-Fraschini wystawia znane silniki „Asso".

W końcu *Czechosłowację* reprezentuje firma Walter, która wystawia: 70-konny „NZ70", 90-konny „Vega", 115-konny „Venus", 155-konny „Mars" i, w końcu, 260-konny „Castor".

Tak pokrótce starałem się przedstawić co ciekawszego zawiera tegoroczna wystawa.

Oprócz tych dwóch głównych działów (płatowce i silniki) na wystawie reprezentowane są inne działy, dotyczące przemysłu pomocniczego i t. p. Również szereg władz lotniczych — że tylko wspomnę francuskie Ministerstwo Lotnictwa — przedstawiły na wystawie swoją działalność.

Brak miejsca nie pozwala na szersze omówienie tych działów.

Stwierdzić w każdym razie należy, że wystawa tegoroczna, szczególnie jeżeli chodzi o dział francuski, daje dość kompletny obraz rozwoju lotnictwa, stanowi dowód, że w lotnictwie wciąż rozważa się możliwość ulepszeń i udoskonaleń i wskazuje, że konstruktorzy stale znajdują się w poszukiwaniu nowych dróg.

Wystawę paryską nazwać można śmiało imprezą całkowicie udaną, mimo, że ogólny kryzys, zdaje się, i tu ujawnił się przez fakt słabego obesłania wystawy przez lotnictwa innych państw.

Bogdan J. Kwieciński.

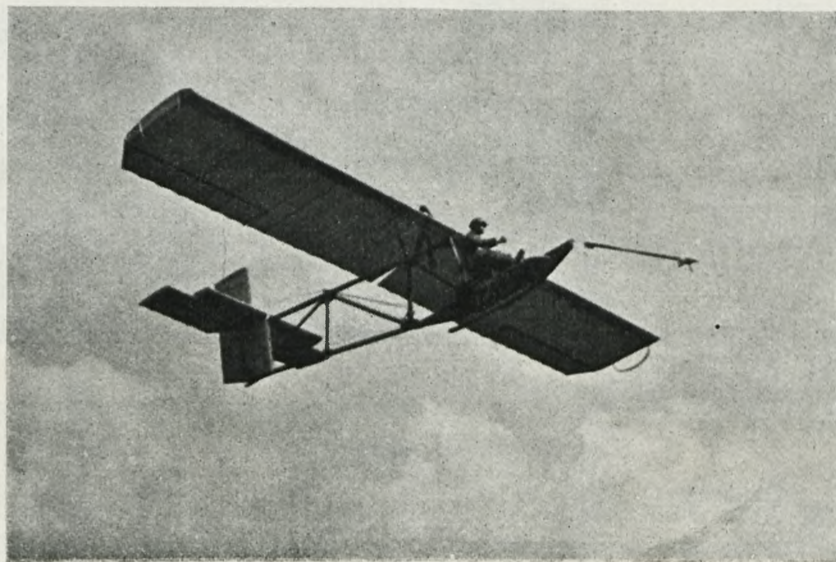
SZKOLENIE NA SZYBOWCACH

Wielką troską istniejących w Polsce klubów sportowo-lotniczych stała się kwestja udostępnienia nauki latania coraz liczniejszym zastępom swych członków. Bardzo mały procent zgłaszających się na naukę latania może w klubach, bądź też w specjalnych ośrodkach szkolnych kurs pilotażu ukończyć. Przyczyną tego jest stały brak w klubach pieniędzy oraz niedostateczny zapas płatowców szkolnych. Prócz tego konieczność dostarczenia płatowców treningowych dla wyszkolonych już pilotów musi też zmniejszyć tabor szkolny, co pociąga za sobą ograniczenie ilości kandydatów do szkolenia początkowego. Znaczne nawet zwiększenie otrzymywanych od państwa subwencyj nie rozwiąże tej sprawy należycie.

Spopularyzowanie lotnictwa, przez nauczanie latania możliwie wielkiej ilości ludzi, należy przeprowadzić przy pomocy tańszych sposobów szkolenia, używając do tego znacznie tańszego sprzętu lotniczego.

Praktyka ostatniej wyprawy szybowcowej w Bezmiechowej wykazała, że istnieje możliwość wyszkolenia zupełnie nowych ludzi na płatowcu bezsilnikowym. Szybowce, dzięki swej taniości i prostoty obsługi powinny stać się taborem szkolnym. Nauke zaś latania rozpoczynać powinniśmy od wyszkolenia na szybowcu. Tą drogą, nie wydając olbrzymich sum, będzie można uprzystępnić latanie szerokiemu ogółowi.

Sposób szkolenia początkowego na szybowcu, przyjęty w Aeroklubie Akademickim we Lwowie, okazał się praktyczny. W analogiczny sposób będziemy przeprowadzali szkolenie w najbliższym okresie. Do ośrodków szybowcowych, w rodzaju Bezmiechowej, trzeba posyłać ludzi już zaawansowanych, mogących w szybkiem tempie dojść do wykonywania kilkunastosekundowych locików bez obawy uszkodzenia szybowca.



I-e stadjum szkolenia: Loty na szybowcu holowanym przez samochód.

Całkowity kurs pilotażu należy rozpoczynać od teoretycznego przygotowania kandydatów na uczniów pilotów. Na kursie takim powinno się zapoznać przyszłych pilotów szybowcowych z całokształtem zagadnień lotnictwa bezsilnikowego. Znajomość choćby elementarna teorji lotu, zasad meteorologji, własno-

ści używanych do latania terenów, konstrukcji szybowców etc. przyczyni się do szybkiego opanowania sztuki żaglowania.

Znajomość powyższych zagadnień będzie czynnikiem zwiększającym bezpieczeństwo lotów bezsilnikowych, gdyż przyczyni się do zwiększenia jednomyślności w postępowaniu przy napotkaniu nieprzewidywanych, a trudnych warunków podczas praktyki lotniczej.

Uniknie się też drobnych, ale nieprzyjemnych w życiu obozowem nieporozumień, wynikłych z żalu młodych i niedoświadczonych uczniów-pilotów do swoich kierowników za niepozwolenie wykonywania początkowych, szkolnych lotów przy porywistym wietrze, dochodzącym np. do 13 m/sek.

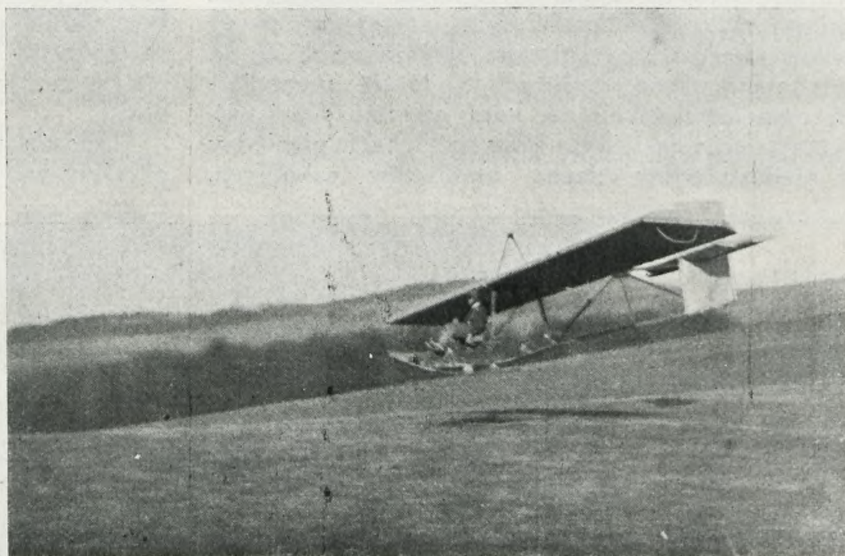
Ze względu na bezpieczeństwo, należy dokładnie, na wstępnym teoretycznym kursie, omówić możliwość wykonywania lotów szybowcowych przy danych warunkach atmosferycznych w zależności od własności aerodynamicznych i wytrzymałościowych posiadanych szybowców.

Pierwsze loty szkolne, jak się okazało, można wykonywać na każdym terenie płaskim (najlepiej lotnisko). Trudność pilotowania polega na jednoczesnem utrzymywaniu równowagi płatowca względem trzech do siebie prostopadłych osi. Należy więc ułatwić naukę pilotażu przez kolejne ćwiczenia różnemi sterami. Na szybowcu najlepiej da się to osiągnąć przez holowanie na linie za samochodem.

Ma to tę dobrą stronę, zwłaszcza początkowo przy niewielkich szybkościach, przy których szybowiec nie odrywa się jeszcze od ziemi, że błędy ucznia, spowodowane nieumiejętnością manewrowania sterem kierunkowym, nie pociągają za sobą żadnych przykrych następstw. Całe ślizganie się szybowca po lotnisku odbywa się po linji prostej, którą utrzymuje kierowca samochodu-holownika. Ponieważ ster głębokościowy, choćby całkowicie ściągnięty, nie zdoła też oderwać samolotu od ziemi, więc uwaga ucznia będzie mogła być skupiona jedynie na utrzymywaniu równowagi poprzecznej przez pracę lotkami.

II-ie stadjum szkolenia: Skoki na terenie o łagodnym nachyleniu.







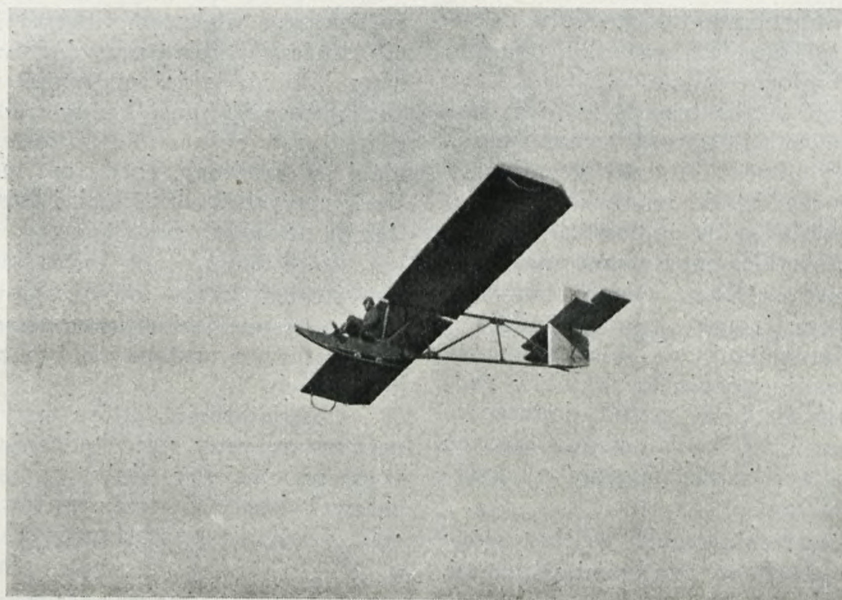
1-szy rys. — Start. 2-gi — Lądowanie. 3-ci — Obsługa ogonowa.

Po wykonaniu kilku takich ślizgów, trwających, zależnie od długości użytecznej lotniska, około 40—60 sekund, podczas których uczeń opanuje pracę lotkami, należy mu zwrócić uwagę na ster głębokości i kierunkowy. Pamiętając o wykonywaniu w przyszłości samodzielnych wiraży, trzeba zwrócić specjalną uwagę na współpracę steru kierunkowego i lotek. Uczeń powinien automatycznie dawać tę samą nogę i lotkę, aby uniknąć krzyżowania sterów, co przy lotach w spokojnem powietrzu i przy ziemi kończy się przeważnie uszkodzeniem szybowca.

Ślizgania na skrzydło przez skrzyżowanie sterów, jednej z najpotrzebniejszych ewolucji przy lotach żaglowych, nauczy się sam w ostatniej fazie swego wyszkolenia.

Przez stopniowe zwiększanie szybkości samochodu szybowiec nabiera coraz większej tendencji do odrywania się od ziemi. Początkowo, przez duże wychylenie steru głębokościowego, ślizganie przez lotnisko zamienia się w skakanie, a następnie znów, po paru takich ślizgo-skokach, w lot.

nomiernym wietrze, nieprzekraczającym 3—4 m/sek. Szybowiec dokładnie trzeba ustawić pod wiatr, aby przez gwałtowne skręcenia po wyrzucie nie wywołać uszkodzenia skrzynki podwoziowej. Dwa, trzy takie „szurnięcia" mają na celu przyzwyczaić ucznia do gwałtownego wyrzutu. Przy tych pierwszych startach, przyjętą przez Aeroklub Akademicki we Lwowie komendę: „Naciągać", „biegiem" i „puść!" wydaje instruktor. Następnie starty wykonywa uczeń sam, wydając wszystkie rozkazy osobiście. Sam też musi zwracać uwagę na dokładne zaczepienie oraz naciągnięcie amortyzatora. Dla uniknięcia jakichkolwiek nieporozumień pomiędzy chcącym wystartować pilotem a „obsługą ogonową", która trzyma ogon do chwili wydania komendy „Puść!", oraz zastępem ludzi naciągających amortyzator, należy przed wydaniem rozkazu „Naciągać!" uprzedzić całą obsługę przez zapytanie: „Gotowe?". Po zrobieniu w sumie około czterech takich „szurnięć" można rozpocząć trenowanie początkowo krótkich, a następnie coraz dłuższych lotów ślizgowych.



III-cie stadjum: Lot żaglowy.

Przy holowaniu szybowca powyżej jego minimalnej szybkości, potrzebnej do lotu, trzeba lecieć jak najspokojniej i głównym warunkiem, który zadecyduje, że uczeń jest gotów do dalszego szkolenia będzie wykonanie przez niego lotu na stałej, zgóry, w przybliżeniu oczywiście, określonej przez instruktora wysokości. Lot ten musi się odbyć po linji zupełnie równoległej do terenu, z zachowaniem kierunku.

Cały ten wstępny trening wymaga wykonania około 10—15 holowań za samochodem. Przygotowani w ten sposób uczniowie, dalsze szkolenie mogą przerabiać na terenie o łagodnem nachyleniu, przyczem starty, które najpierw zaczną ćwiczyć będą się odbywać z pomocą wyrzucenia amortyzatorem, tak, jak wszystkie normalne starty szybowców. Początkowo należy naciągać amortyzatory tak, aby wykluczyć oderwanie się szybowca od ziemi. Dlatego też ćwiczenia te trzeba przeprowadzać przy słabym i rów-

Pierwsze, kilkunastosekundowe lociki trzeba powtarzać dopóty, dopóki uczeń-pilot nie opanuje całkowicie startu, lotu i lądowania. Zachowanie kierunku podczas tych lotów powinno być główną troską latającego. Po wykonaniu około ośmiu takich lotów, z których każdy trwa od dziesięciu do piętnastu sekund, jest się przygotowanym do trenowania lotów dłuższych, wciąż jednak prostolinijnych, umożliwiających wykonanie lotu trzydziestosekundowego, będącego kresem pierwszego etapu szkolenia na szybowcu. Ostatnie lociki, trwające ca 20 sekund, powinny się odbywać przy zupełnie równomiernym wietrze, nieprzekraczającym pięć metrów na sekundę.

Ze względu na trudności i koszty związane z pobytem w ośrodku takim, jak np. Bezmiechowa, trzeba się starać całe opisane wyżej szkolenie przejść na terenie w pobliżu miejsc zamieszkania uczniów, a do Bezmiechowej przyjeżdżać z przygotowaniem do wy-

konania lotu 30-sekundowego. Po wykonaniu takiego lotu, z zachowaniem dokładnego kierunku, otrzymuje uczeń dyplom pilota szybowcowego kategrji „*A*".

Dalszy trening polega na około pięciokrotnem powtórzeniu lotów 30—50-sekundowych, wciąż prostolinijnych. Podczas tych lotów należy zwrócić uwagę młodemu pilotowi na konieczność dokładnej obserwacji terenu przed i w czasie lotu, oraz kazać lądować, przy tymsamym starcie, w coraz innem miejscu.

Przy wietrze słabym, około 2—3 m. na sekundę, wystartowywać z trochę bocznym wiatrem i kazać uczniowi wykonać łagodny zwrot w powietrzu pod wiatr. Kilka takich zwrocików będzie początkiem przyszłych wiraży. Instruktor musi wybierać teren i miejsce startu tak, aby uczeń podczas lotów mógł wykonać wiraż 90°. Następnie, już przy wietrze znacznie silniejszym (około 6 m/sek.), trzeba trenować loty z wirażem dochodzącym do 180° (w tył zwrot). Po wykonaniu około 12—15 takich lotów z wirażami, powinien uczeń odbyć lot w czasie powyżej 30 sekund z dwoma wirażami w zgóry wyznaczonych przez instruktora miejscach. Wykonanie takiego lotu z dostateczną oceną jest wypełnieniem warunku, potrzebnego do otrzymania dyplomu pilota szybowcowego

Następnie prowadzić trzeba trening w coraz nowych warunkach terenowych i atmosferycznych w taki sposób, ażeby młody pilot dokładnie poznał cały teren od podstawy zbocza, aż do wierzchołka przeznaczonego do startów dla lotów żaglowych. Wykonywanie startów ze wszystkich możliwych miejsc na zboczu oraz z grzbietu przy słabym wietrze umożliwi poznanie dokładne terenu i oswoi młodego pilota z trudnemi częstokroć sytuacjami, w jakich się może znaleźć przy wykonywaniu późniejszych lotów żaglowych. Ilość wykonanych lotów przed dopuszczeniem do odbycia lotu w warunkach umożliwiających wykonanie lotu żaglowego, będzie zależała od indywidualnych zdolności pilota.

Wykonywanie lotów treningowych według zgóry ułożonej marszruty, z pewnemi i ładnemi wirażami, lądowanie w miejscach do tego przeznaczonych, oraz ogólna dobra orjentacja będą wpływały na wcześniejsze lub późniejsze dopuszczenie do wykonania lotu żaglowego.

Aby móc otrzymać kategorję „*C*" (pilot żaglowy), należy wykonać na terenach w Bezmiechowej lot trwający minimum minut 7, przyczem start odbywać się musi z grzbietu góry „Słonne", a lądowanie u jej podnóża. Dla uzyskania takiego czasu trzeba lot wykonać przy wietrze 8—12 m/sek. na szybowcu szkolnym. W zależności od umiejętności żaglowania, minimalna siła wiatru potrzebna do wykonania tego zadania może być różna.

Całe powyższe przeszkolenie, aż do otrzymania najwyżej klasy pilota szybowcowego, proponuję, za przyjętym przez AAL zwyczajem, przeprowadzać na szybowcu szkolnym. Da to dużą gwarancję bezpieczeństwa i obniży koszty szkolenia, przez uniknięcie niepotrzebnych uszkodzeń maszyn trudniejszych a zarazem droższych.

Po otrzymaniu kategorji „*C*" pilot może rozpocząć trening na maszynie przejściowej, lotniejszej (o znacznie większem finesse) i posiadającej znacznie dłuższy wybieg przy lądowaniu. Przed wykonaniem lotu na takiej maszynie z grzbietu terenów w Bezmiechowej, musi każdy pilot wykonać przedtem kilka lotów ze startów pośrednich, znajdujących się niżej na zboczach, co da mu możność zorjentowania się w nowych trudnościach i nauczenia się podprowadzania szybowca przejściowego do lądowań, na miejsca, które sobie przed lotem sam wybrał. Stały trening i suma czasów lotów żaglowych, wykonanych na szybowcu przejściowym zadecydują o dopuszczeniu do latania na następnych typach szybowców, już rekordowych.

Doświadczenia, które przeprowadzimy w roku przyszłym, przy przechodzeniu pilotów szybowcowych na maszyny silnikowe, dadzą nam ocenę uzyskanych korzyści przez wprowadzenie nowego sposobu szkolenia początkowego.

Inż. S. Grzeszczyk.

DZIAŁALNOŚĆ CENTRUM P.W.L. W ŚWIETLE PORÓWNAŃ

Tegoroczna działalność Centrum Przysposobienia Wojskowego Lotniczego w Łodzi została zakończona w dniu 31 października. Ogłoszono już sprawozdanie, które zapoznaje nas z wynikami końcowemi szkolenia oraz z jego kalkulacją. Dla klubów jest ono bardzo interesujące, gdyż daje odpowiedź na pytanie, czy i jakie różnice spowodowała zmiana w organizacji szkolenia pilotów-turystów, dokonana w roku bieżącym tytułem próby.

To też zapoznamy czytelników ze szczegółowemi wynikami pracy Centrum, porównując je z rezultatami, osiągniętemi w roku zeszłym przy szkoleniu rozproszonem po klubach (ośmiu).

Jak wiemy, szkolenie odbywało się w dwóch turnusach następujących po sobie, w czasie od dn. 20 maja do 31 października. Naukę rozpoczęły 54 osoby, delegowane przez kluby lotnicze z pośród kandydatów, odpowiadających warunkom przysposobienia wojskowego. 65% stanowili studenci i pracownicy umysłowi, resztę — młodzież rzemieślnicza. Z pośród tych 54 osób, które rozpoczęły szkolenie, ukończyło całkowicie naukę 42, czyli 77%. 5 — zostało skreślonych w czasie trwania nauki, 7 zaś niedokończyło szkolenia. Mogą oni być doszkoleni w klubach na wiosnę przyszłego roku. Absolwenci Centrum zdobyli prawo do dyplomu pilota turysty II-ej klasy. Obok nauk lotniczych, program Centrum obejmował zajęcia z dziedziny ogólnego przysposobienia wojskowego tak, że kończący kurs otrzymali świadectwa P. W. pierwszego stopnia.

Takie są efekty końcowe szkolenia w Centrum. W roku zeszłym szkoliło się we wszystkich klubach lotniczych 144 osób, wyszkolonych zaś całkowicie do dnia 31.XII by-

ło 92, czyli 64%. Jak widzimy więc, ogólny procent wyszkolonych był mniejszy niż w Centrum. Ten jednak mały procent wyszkolonych w stosunku do ilości rozpoczynających szkolenie powstał wskutek dużej różnicy w czasokresach szkolenia w różnych klubach (np. Klub P. W. S. miał na 31.XII z pośród 10 szkolonych tylko 1 wyszkolonego, resztę szkolił dalej na początku r. b.) oraz niejednakowej gospodarce. Jeżelibyśmy wzięli statystykę pięciu klubów akademickich, mających zorganizowane szkolenie na jednakowych zasadach i odbywających je w tymsamym czasie (wiosna — jesień), to okaże się, że procent wyszkolonych był ściśle taki sam jak obecnie w Centrum. Mianowicie na 102 szkolonych ukończyło w r. z. pilotaż w Aeroklubach Akademickich 78, czyli akurat tyleż samo — 77%. Stąd wniosek, że zcentralizowanie szkolenia nie zmieniło zasadniczo stosunku ilości kończących pilotaż do rozpoczynających go. I zmienić o wiele nie mogło, gydż pod tym względem wyniki osiągnięte w A. A. były szczególnie dobre.

Przejdziemy teraz do statystyk lotów. W ciągu całego kursu wykonano w Centrum lotów:

dwusterowych	7.006	w czasie	621 g. 44 min
samodzielnych	2.535	„	265 „ 18 „
warunkowych	477	„	276 „ 06 „
Razem lotów	10.018	w czas.	1.163 g. 08 min.

Po odliczeniu odpowiedniego procentu za loty wykonane przez skreślonych i nieukończonych, otrzymamy mniej-więcej na 1 pilota średnio 200 lotów w czasie 23 g. W klubach w r. z. wykonano lotów szkolnych 19.825 w czasie 2.700 g. przy ilości wyszkolonych 2 razy większej. A więc widzimy, że pilot wyszkolony w Centrum wykonał lotów szkolnych nieco więcej niż klubowy. Pozatem—program szkolenia był w zasadzie jednakowy.

Jakie warunki pracy miały kluby i Centrum? Kluby rozporządzały przeciętnie 20 samolotami przy 144 szkolonych, Centrum miało przydzielonych 15 samolotów dla 54 uczniów-pilotów. Poważniejszych uszkodzeń płatowców w klubach było 18, wskutek czego 8 płatowców zostało skasowanych. W Centrum było uszkodzeń ciężkich 9, lżejszych 11.

Co do kosztów Centrum, to wyniosły one:

Materjały pędne	50.300 zł.
% zużycia samolotów . . .	10.000 zł.
Administracja ogólna i remonty dokonane we własnym zakresie	32.000 zł.
Wyżywienie uczniów i pobory personelu	14.700 zł.
Razem. .	107.000 zł.

Przy tych obliczeniach wyszkolenie 1 pilota wyniosło więc około 2.500 zł.

Po zsumowaniu tych danych okaże się, że naogół efekty końcowe działalności Centrum nie wiele przewyższyły wyniki szkolenia rozproszonego.

Przewaga systemu centralizacji polegała głównie na tem, że władze miały łatwiejszy nadzór nad szkoleniem oraz możność prowadzenia wyszkolenia P. W. na zasadach ogólnie przyjętych. Poważnym plusem okazało się też lepsze zżycie się młodych lotników, co zresztą jest w dużym stopniu osobistą zasługą lubianego i cenionego powszechnie komendanta Centrum, porucznika Żwirki.

MIĘDZY ANGLJĄ I AUSTRALJĄ

Prawdziwe wyścigi lotnicze, jakie od dłuższego już czasu trwają na przestrzeni dzielącej Anglję od Australji, zasługują na więcej uwagi, niż poświęciła im prasa międzynarodowa, zarówno codzienna, jak sportowa i fachowo-lotnicza.

Żadne inne zawody, żadne przeloty i najwspanialsze nawet raidy odbyte w ostatnich czasach nie podkreślają tak dobitnie rozwoju lotnictwa turystycznego, jak ta walka o nieoficjalny rekord w szybkości przelotu z Londynu do Portu Darwina. Tymczasem mało o tem pisano i mówiono na świecie.

Czyżby start ze starej Anglji i lądowanie po kilku dniach w Australji stały się już zwykłym spacerem lotniczym, o charakterze codziennego zjawiska?

Te pełne brawury przeloty możnaby właściwie nazwać wyścigiem o pobicie rekordu Hinklera. Zdobyły one zresztą wielki rozgłos temu doskonałemu pilotowi, o którym doniedawna mało jeszcze wiedziano i mówiono.

Bert Hinkler odbył swój przelot do Australji w ciągu 15 i pół dni jeszcze w roku 1927, lecąc przez okolice i warunki atmosferyczne dużo mniej znane niż obecnie.

Po nim latali inni, nie mogąc mu jednak ani razu dorównać. W roku bieżącym aż czterech lotników niemal równocześnie uwzięło się wydrzeć mu palmę pierwszeństwa. Oto dzieje ich przygód:

Pilot Matthews opuścił Londyn 16 września na samolocie Puss-Moth z silnikiem Gipsy III. Aż do Rangoonu, gdzie lądował 25-go, sprzyjało mu szczęście. 26-go, między Rangoonem i Bangkokiem złamał śmigło i uszkodził swój samolot tak poważnie, że naprawa zajęło aż 15 dni czasu. 13-go października wreszcie doleciał do Singapore. Ale 14-go znów lądował przymusowo i stracił całą dobę. 16-go był w Batawji, 18-go zaś, przeleciawszy szczęśliwie nad morzem, wylądował w Porcie Darwina.

Tak więc, pomimo szczęśliwego zakończenia lotu, dalekim był od dorównania Hinklerowi.

Drugim z kolei był porucznik Hill. Wystartował on 5 października z Lympne na samolcie Moth-Gipsy i w piorunującem tempie odbył pierwsze etapy lotu. Jedenastego był już w Karachi. Szybkość jego lotu równa była szybkości lotu słynnej miss Johnson. Czyżby miał ustanowić nowy rekord?

Z Karachi do Allahabad przerzucił się jednym etapem. Zwycięstwo zdawało się bliskiem...

Ale postój w Allahabad trwał aż 22 godziny: trzeba było zalutować cieknący zbiornik benzyny. Porucznik Hill nie wiele sobie z tego robił.

— Strata 22 godzin? Odrobi się ją w ciągu nocy.

Poleciał. Los wynagrodził jego odwagę. 13-go lądował w Rangoonie, 15-go w Singapore, mając 2 dni awansu przed Hinklerem, 16-go był na Jawie.

Ale 17-go skapotował tuż przed ostatnim etapem, niemal u celu podróży.

Tu, ku swej rozpaczy, został wyminięty przez szczęśliwszego rywala, którym okazał się słynny Kingsord Smith.

Pickthorne i Chabot opuścili Londyn 6 października. Lot odbywał się pomyślnie aż do terytorjum Persji, gdzie lotnicy zostali zatrzymani dla załatwienia formalności paszportowych. Dopiero 13-go przybyli do Karachi, i zniechęceni zaniechali dalszego lotu.

Słynny bohater lotu dokoła świata, Kingsford Smith, wystartował z Londynu 9-go października na samolocie Avro-Avian z silnikiem Gipsy II. (Samolot ten jest owocem połączenia dwu najlepszych firm przemysłu lotniczego Anglii: Avro i De Havilanda).

Tego samego dnia, przebywszy 1600 km, Smith ląduje w Rzymie. 10-go jest w Atenach, 11-go w Aleppo, 12-go w Buchirze, 13-go w Karachi, 14-go w Allahabad, 15-go w Rangoonie, 16-go w Singapore, 17-go w Sourabaya, 18-go w Atamboco, wreszcie 19-go ląduje w Porcie Darwina, bijąc rekord Hinklera o 4 dni.

I nazajutrz, 20-go — to jest właśnie Kingsford Smith — leci do Sydney!

Bert Hinkler może być dumny, że dopiero taki as go pokonał; w dodatku dopiero po 3 latach istnienia rekordu.

DO X — DO S — G 38

Od pewnego czasu inicjały te spotykamy na szpaltach wszystkich pism, które informują nas o przelotach, dokonywanych przez te powietrze olbrzymy niemieckie. Szczególniej pobyt ich na wodach i lotniskach francuskich, w dwunastą rocznicę zakończenia wojny, jest bardzo znamienny.

Latająca łódź Dorniera, DO—X, lądowała dnia 16-go listopada w departamencie Gironde; olbrzymi wodnosamolot Dorniera DO—S odbywa swój przelot wzdłuż Sekwany od Hawru do wrót Paryża, a latające skrzydło Junkersa gromadziło tłumy publiczności na lotnisku w le Bourget, po uprzedniem przebyciu 8.000 kilometrów przez Europę.

Co skłoniło te olbrzymy latające do opuszczenia granic rodzinnego kraju. Zapewne ambicja ich konstruktorów i chęć propagandy; ale przedewszystkiem konieczność zdobycia poza granicami kraju nietylko rynku zbytu, lecz i pomocy materjalnej, bez której dalsze wysiłki techniki niemieckiej stałyby się niemożliwe.

Lotnictwo niemieckie popierane jest skrycie i usilnie przez rząd niemiecki; mimo to lotnictwo w tym kraju skazane jest na rozwijanie się w bardzo ograniczonych warunkach materjalnych, a istniejące już obecnie linje lotnicze muszą wciąż racjonalizować swą gospodarkę i zmniejszać tabor.

Konstruktorzy niemieccy mogą liczyć jedynie na ograniczoną pomoc w kraju. Droga, która im pozostaje i o której w wysiłkach swoich nie przestają myśleć— to eksport.

Światowe zapotrzebowania aeronautyczne są narazie dość słabe i przeważnie łączą się ściśle z obroną krajową. Pozatem wszystkie prawie państwa starają się same sprostać temu zadaniu, stwarzając lub też rozwijając już istniejący przemysł lotniczy.

Czegóż więc mogą oczekiwać Niemcy, którym wzbronioną została obrona powietrzna państwa? Pragną oni eksportować nowe pomysły techniki lotniczej, a pomysły te im bardziej nowe, śmiałe i zdumiewające, tem łatwiej znajdują nabywcę. I dlatego to widzimy trzech głównych konstruktorów niemieckich, poświęcających wysiłek myślowy kwestji wielkiego lotnictwa, od którego zależeć będzie przyszłość komunikacji powietrznej, zarówno wojskowej jak i handlowej.

Dornier wierzy wielkim wodnosamolotom. Po dokładnem wypróbowaniu zalet swoich silników: Wal i Superwal, przystąpił do skonstruowania pięćdziesięciotonnowego olbrzyma. Zbudował go, kazał mu latać, a obecnie kazał mu zetknąć się z morzem; jest to właśnie głośna w całym świecie DO—X, zaopatrzona w 12 silników, a wzbudzająca powszechny podziw i zaciekawienie.

Od czasu ukończenia jej budowy, wiele pracy włożono w wykończenie gigantycznej maszyny. Trzeba było zamienić silniki 450 KM, chłodzone powietrzem na silniki 600 KM chłodzone wodą; znieść powierzchnię nośną łączącą podstawy silników; zmienić opierzenie ze względu na zwiększenie się ciężaru własnego, który wynosi około 30 tonn.

Powierzchnia nośna, wynosząca 455 m^2 z trudem zniesie większe obciążenie, niż 100 kg m^2 tak, że waga ogólna wynosi mniej więcej 48 tonn, ale 18 tonn ciężaru użytecznego wymaga dla przebycia tysiąca kilometrów w przeciągu sześciu godzin 10 tonn paliwa i 2 tonn, poświęconych załodze i urządzeniu wewnętrznemu. Zatem na ciężar użyteczny pozostawałoby zaledwie 6 tonn.

Czy wyobrażamy sobie, jak kosztowne byłoby przewożenie 60-ciu pasażerów na maszynie o sile 7.200 KM (czyli rachując przeciętnie 120 KM na pasażera)? Stworzenie zaś floty powietrznej, składającej się z trzech DO—X dołączyłoby jeszcze do tych kosztów sumę amortyzacyjną.

Włochy, które zamierzają wkrótce uruchomić podobne maszyny na linji Genua—Tripolis, zrobią pod tym względem ciekawe, lecz zapewne bardzo kosztowne doświadczenie.

Nie sądzimy, żeby DO—X mogła w bieżącym sezonie zimowym przebyć Atlantyk północny, co się zaś tyczy południowej części Atlantyku, to DO—X, nieobciążona towarem i lecąca w pobliżu wysp, mogłaby przedsięwziąć tę podróż i dotrzeć nad brzegiem lądu do Stanów Zjednoczonych, gdzie już wzbudziła wielkie zainteresowanie. Można nawet przypuścić, że bardzo czynne linje komunikacyjne, biegnące nad wielkiemi jeziorami amerykańskiemi, skorzystałyby chętnie z usług olbrzymich wodnosamolotów.

O CZEM PISZĄ INNI

Lot Polski poświęcił ostatni swój numer, za listopad, III-mu K. K. A. i zawodom balonów wolnych, o czem znajdujemy obszerne artykuły. Pozatem w części ogólno-lotniczej czytamy: K. Kretowicza „Lotnictwo w Republice Argentyńskiej", B. J. „Rozbudowa, braki i bolączki sowieckiego lotnictwa cywilnego" i „Film lotniczy". Pozatem nowości ilustrowane i zwykłe działy.

Przegląd Lotniczy listopadowy po za treścią czysto wojskową, zawiera b. ciekawy, naukowy artykuł ppłka T. Mokłowskiego „Loty przez Atlantyk Północny od strony Europy w świetle badań naukowych" — jest to pierwsza część poważnej pracy, zajmująca 16 stron; dalej następuje c. d. „Budowy lotnisk" oraz zwykłe działy, z których— jak zwykle — wysuwa się na czoło starannie opracowywana kronika miedzynarodowa.



KRONIKA POLSKA



SPORT

Zawody sportowe państw Małej Ententy i Polski. Jak już pisaliśmy powstał projekt, aby na zmianę z lotem wojskowym M. E. i P., który odbywać się obecnie będzie co 2 lata, organizować zawody sportowe awionetek. Projekt ten został zaakceptowany na konferencji aeroklubów państw Małej Ententy i Polski, która odbyła się w dn. 22 listopada w Białogrodzie. Pierwsze zawody awionetek mają się odbyć w r. 1932. Organizować je będzie Aeroklub Jugosławji, który ma polecone przygotowanie odpowiedniego regulaminu. Zawody opierać się będą na zgłoszeniach indywidualnych. Nie jest przewidziane wystawianie ekip oficjalnych, co miało dotychczas miejsce w zawodach wojskowych.

Na powyższej konferencji zdecydowano również termin następnego lotu wojskowego. Odbędzie się on dopiero w roku 1933.

Połączenie klubów stołecznych. W dn. 30 listopada odbyło się wspólne zebranie walne członków Aeroklubu Akademickiego w Warszawie i Stołecznego Klubu Lotniczego, na którem ostatecznie zdecydowano połączyć z dn. 1.I 1931 r. wymienione kluby w jeden pod nazwą: Aeroklub Warszawski.

Nowopowstały klub odziedziczy majątek po A. A. W. i S. K. L. Liczyć będzie 282 członków, z których 246 pochodzi z A. A. W. a 36 z S. K. L. Nowy klub zachowa dotychczasowy aparat administracyjny A. A. W. i wogóle opierać się będzie na dotychczasowej działalności klubu akademickiego, który de facto przez połączenie traci jedynie nazwę, zachowując nadal swój akademicki charakter. Klub będzie nadal członkiem Związku Aeroklubów Akademickich i utrzyma dotychczasową łączność ze światem akademickim.

A. W. mieć będzie tylko członków zwyczajnych i honorowych (przestali istnieć nadzwyczajni). Przyjęcie na członka poprzedza conajmniej 3-miesięczny okres kandydowania, od którego może zwolnić zarząd jednomyślną uchwałą w wypadkach wyjątkowych. Oficerowie przyjmowani są bez balotażu. Składka miesięczna minimalnie 5 zł., wpisowe — 20 zł., opłaty sekcyjne ustali zarząd.

Do Zarządu A. W. wybrani zostali pp.: kpt. T. Halewski, mjr. T. Dziama, S. Iwanowski, inż. W. Krasicki, I. Makomaski, H. Orgelbrandówna, J. Osiński, inż. S. Rogalski i pos. J. Rudowski. Na kierowników sekcyj zaproszono pp.: mjra W. Makowskiego, por. M. Pronaszko, por. inż. R. Hirszbandta oraz inż. A. Zirkwitza.

Zawody lotnicze w roku przyszłym. Jedną z pilniejszych prac, jakie ma obecnie A. R. P. i Rada Klubów, jest ustalenie planu zawodów i imprez lotniczych ogólnokrajowych na rok 1931. Doświadczenie tegoroczne skłania do wczesnego ustalenia terminów zawodów i ułożenia kalendarza lotniczego.

Rada Klubów prosi o podanie jej najpóźniej do dnia 10 stycznia 1931 odnośnych projektów z wymienieniem proponowanego terminu i charakteru zawodów.

Dotychczas zgłosiły chęć zorganizowania zawodów kluby: lubelski, bialski, wileński, krakowski i warszawski.

Walne zebranie Aeroklubu Rzplitej odbędzie się 17 stycznia. Na porządku dziennym sprawozdania i wybór władz.

Zakup awionetek. Stołeczny Klub Lotniczy, łączący się obecnie z A. A. W., zamówił w Państwowych Zakładach Lotniczych awionetkę PZL—5.



Grupa członków szkolonych w A. A. K.

Z Rady Klubów. Prezydjum Rady Klubów zawiadamia, że z dniem 1 stycznia zostaną wprowadzone nowe wzory sprawozdań miesięcznych, uzgodnione z życzeniami władz i K. L. S. Będą one obejmowały całokształt działalności Klubu i winny być składane Radzie w dwóch egzemplarzach (1 dla K. L. S.).

Rada przypomina, że termin nadsyłania sprawozdań za rok 1930 mija 10 stycznia. Rada prosi o bezwzględne dotrzymanie terminu.

Z Aeroklubu Gdańskiego. Na zebraniu w dniu 8 grudnia 1930 r. zostały wybrane nowe władze w następującym składzie: Prezes — Siedlecki Zbigniew, I wiceprezes — Wichura Stanisław, II wiceprezes — Psuja Mieczysław, sekretarz — Czupryński Witold, skarbnik — Siemianowski Michał, zastępca skarbnika — Danielewicz Stefan, kierownik sekcji szybowcowej — Leja Wiktor, referent techniczny — Drygas Heljodor.

Komisja rewizyjna: Przewodniczący — Frąckowiak Witold członkowie: Lange Harald i Nowak Zdzisław.

A. A. a L. O. P. P. Wobec niedostatecznych środków materialnych, jakiemi rozporządzają Aerokluby Akademickie, powstała w łonie Naczelnego Komitetu Akademickiego myśl, aby sumy wpłacane dotychczas przez członków „Bratnich Pomocy" do L. O. P. P. (kilkanaście tysięcy zł. rocznie w Warszawie) przeznaczyć na lotnictwo akademickie. Zapoznany z temi projektami Aeroklub Akademicki w Warszawie rozważał sprawę na zebraniu ogólnem w dn. 30 listopada, przyjmując jednomyślnie rezolucję wypowiadającą się przeciwko takiej zmianie.

Nie negując dobrych intencyj inicjatorów i dziękując im za chęć przyjścia Aeroklubom z pomocą, walne zebranie stwierdziło, że złamanie dotychczasowej, pośredniej drogi, jest z punktu widzenie całokształtu interesów lotnictwa niewskazane i mogłoby stworzyć szkodliwe precedensy. A. A. ma pełne zaufanie do swojej protektorki, że w miarę wzrostu funduszów Ligi będą też się powiększać subsydja dla Aeroklubów. Rezolucja stwierdza pozatem, że Aerokluby nie powinny konkurować z L. O. P. P. w zdobywaniu pomocy od społeczeństwa bezpośrednio, lecz czerpać je pośrednio, przez L. O. P. P.

KOMUNIKACJA

Komunikacja powietrzna w czasie świąt. W czasie nadchodzących świąt Bożego Narodzenia samoloty komunikacyjne kursować będą normalnie i jedynie w pierwszy dzień świąt, t. j. 25 grudnia ruch będzie wstrzymany.

Również nie będą kursowały samoloty w dzień Nowego Roku.

W pozostałe dni świąteczne, a więc w drugi dzień świąt i w święto Trzech Króli samoloty będą kursować normalnie.

Przypomnieć tu należy, że na wszystkich lotniczych linjach komunikacyjnych wszyscy pasażerowie korzystają z ulg 40 i 50% od normalnej ceny biletów. Ponieważ dzięki tej zniżce ceny biletów samolotowych równają się obecnei mniej-więcej cenom biletów III klasy, przeto liczyć się należy z dużym wzrostem frekwencji na linjach lotniczych w okresie świątecznym. Nie jest wykluczone, że P. L. L. „Lot", wobec wzrostu refkwencji, będą zmuszone uruchomić na ten okres an niektórych przynajmniej linjach samoloty dodatkowe.

Wznowienie komunikacji z Katowicami. Prace przy naprawie lotniska katowickiego zostały ukończone i tem samem komunikacja lotnicza, przerwana poprzednio, przywrócona.

WOJSKO

Ostatni Dziennik Personalny przyniósł zgórą sto kilkadziesiąt awansów w wojskach aeronautycznych.

Podpułkownikiem został mianowany major Władysław Eugenjusz Heller. Majorami mianowani zostali kapitanowie: Marjan Burchard, Juljan Przedborski, Karol Malik, Zygmunt Pistl, Tadeusz Jarina, Zygmunt Hullej oraz Gustaw Winnicki. Awans na kapitanów otrzymało 25 poruczników: Edmund Surmasiewicz, Leopold Karol Karczmarczyk, Wacław Michał Kornacki, Józef Łęgowski, Stanisław Morawski, Stefan Micewski, Władysław Zaczkiewicz, Tadeusz Szymański, Eugenjusz Miłkowski, Henryk Stefan Brusch, Adam Kazimierz Olszewski, Piotr Brunon Warpichowski, Ludwik Marjan Szul, Jerzy Bajan, Roman Suryn, Leonard Mieczysław Hudzicki, Tadeusz Antoni Kurdziel, Wacław Mosiewicz, Jan Gray, Mieczysław Mümler, Tadeusz Moszkowski, Alojzy Błażyński, Jerzy Bohuszewicz, Stanisław Seweryn Borowy i Leon Florjan Czerski. Porucznikami zostało mianowanych 89 podporuczników, między innymi pp.: Józef Wlasak, Olgierd Cumft i Mieczysław Pronaszko.

RÓŻNE

Policja lotnicza. Idąc za przykładem państw zachodniej Europy, władze bezpieczeństwa Min. Spraw Wewnętrznych przystąpiły do zorganizowania kadr policji lotniczej.

Poza zobowiązaniami, wypływającemi z podpisania przez Polskę „Konwencji urządzającej żeglugę powietrzną" w dniu 13 października 1919 r., samo życie wykazało konieczność usprawnienia służby bezpieczeństwa lotniczego.

W roku 1928 wyszło rozporządzenie o prawie lotniczem, w tym samym czasie utworzony został w Min. Kom. Wydział Lotnictwa Cywilnego. Od tego czasu ukazał się cały szereg rozporządzeń normujących prawnie ruch statków powietrznych na terenie Państwa.

Liga Obrony Pow. i Przeciwgazowej oddała szereg lotnisk prowincjonalnych do użytku publicznego, na których z natury rzeczy żadnego nadzoru lotniczo-policyjnego nikt nie miał. Dozwalało to na najróżnorodniejsze niedociągnięcia i przestępstwa natury formalnej. Wszystkie te powody zmusiły Min. Spraw Wewnętrznych do zorganizowania policji lotniczej, która będzie miała na celu nadzór nad prawidłowością ruchu lotniczego i przestrzeganiem przepisów. Jasnem jest, że policja odpowiednio wyszkolona i rozporzadzająca swym własnym taborem lotniczym, będzie miała możność ścisłego dopilnowania przestrzegania ustaw obowiązujących.

Poza pracą czysto fachową, związaną z samym celem, powstanie policji lotniczej odda ogromne usługi władzom bezpieczeństwa w razie klęsk żywiołowych, dając możność dokładnych i prędkich informacyj, a także, w razach nagłych, udzielenie pomocy. Obecnie organizacja posunęła się tak daleko, że zostało wybranych 5 oficerów i 6-ciu szeregowych, którzy przejdą wyszkolenie pilotażu w Dęblinie i Bydgoszczy i w czasie najbliższym rozpoczną służbę na lotniskach.

Pobyt dyrektora lotnictwa cywilnego Królestwa Bułgarji w Polsce. W dniu 22 listopada 1930 r. przybyła do Warszawy delegacja lotnicza Królestwa Bułgarji w osobach: inż. Bazylego Czokojewa, dyrektora lotnictwa, pilota Michała Matiejewa szefa wydziału organizacyjnego oraz sekretarza Ilji Musakowa.

Delegacja przebyła w Polsce tydzień. Goście zwiedzili zakłady lotnicze na terenie kraju oraz urządzenia portowe na Okęciu, a także warsztaty Sekcji Lotniczej Koła Mechaników. Wyjeżdżając dyrektor Czokojew wyrażał się z uznaniem o polskim przemyśle i komunikacji lotniczej.

Na konferencjach omawiane było możliwe rozszerzenie sieci Polskich Linji Lotniczych „Lot" na Bułgarję.

Konsolidacja organizacyj lotniczych na terenie Warszawy. W dniu 14.XII odbyło się walne zebranie koła L. O. P. P. „Start". Na zebraniu postanowiono zwrócić się z propozycją do Aeroklubu Warszawskiego o włączenie koła jako sekcji autonomicznej przy A. W. Koło pracować będzie nad szybownictwem, balonami, teoretycznem przygotowaniem do pilotażu w Aeroklubie Warszawskim lub centrum przysposobienia lotniczego, propagandą i pracami warsztatowemi. Na współpracę A. W. wyraził swoją zgodę.

Miss Johnson przyleci do Polski. Aeroklub Rzeczypospolitej otrzymał list od wsławionej w locie Londyn — Australja lotniczki angielskiej miss Anny Johnson, że w drodze powietrznej do Chin zatrzyma się w Warszawie. Lotniczka prosi Aeroklub, aby zatrzymał do czasu jej przylotu przesyłkę, która ma do niej przyjść pod odresem portu lotniczego w Warszawie ze Szwecji.

„Z orłami w zawody" — akademicka audycja radjowa. W dniu 13 grudnia b. r. radjostacja lwowska nadała pod powyższym tytułem VI „Kwadrans Akademicki", poświęcony w całości lotnictwu akademickiemu. Program tego „Kwadransa", urządzonego z inicjatywy członka A. A. L., red. J. Radzimińskiego, — przedstawiał się następująco: Jako pierwszy punkt programu p. Wł. Pańczak wygłosił wiersz Mieczysława Lisiewicza „Manifest Lotniczy", następnie inż. Cz. J. Kączkowski wygłosił feljeton p. t. „O Aeroklubie Akademickim we Lwowie". W dalszym ciągu audycji p. Wł. Pańczak wypowiedział wiersz Mieczysława Lisiewicza „Trupiarnia", oraz Jerzy Czesław Kączkowski własny utwór „Hymn do śmigła" (drukowany w numerze lutowym „Młodego Lotnika"). Wreszcie red. Józef Radzimiński wygłosił wesoły feljeton p. t. „Cokolwiek o latających akademikach". Na zakończenie p. Wł. Pańczak wygłosił wiersz Mieczysława Lisiewicza — „Myśliwiec", z towarzyszeniem muzyki kompozycji Adama Harasowskiego. Całość wypadła bardzo dobrze. Specjalnie podobał się „Myśliwiec", wygłoszony z towarzyszeniem muzyki, oraz feljeton inż. Kączkowskiego. Zaznaczyć należy, że tego rodzaju audycja, poświęcona wyłącznie lotnictwu akademickiemu była pierwszą w Polsce.

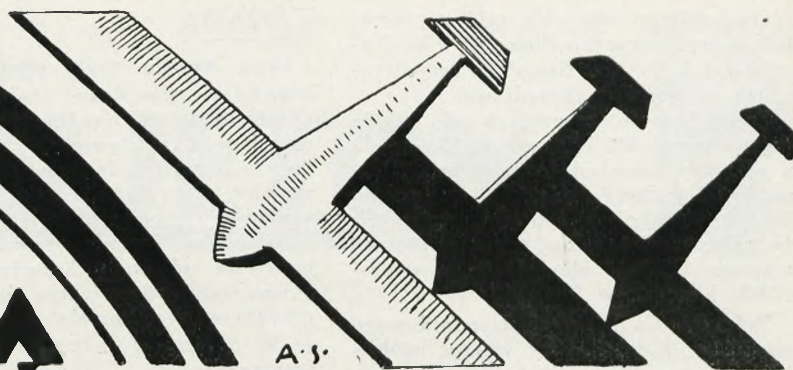
Audycję również transmitowała stacja krakowksa.

Koło Lotnicze studentów Polaków techniki lotniczej w Gdańsku podaje do wiadomości, że powstało z sekcji lotniczej przy kole Mechaników i Elektryków studentów Polaków Politechniki Gdańskiej i jest obecnie jednostką autonomiczną.

Składajcie listy składek na C.S.O.P. Zarząd Główny przypomina o listach składek na budowę cywilnej szkoły obrony przeciwgazowej, rozesłanych do dozorców. Jest to w tej chwili tembardziej aktualne, że ostatnio tajemnicza mgła śmiertelna w Belgji udowodniła nadzwyczajną potrzebę zorganizowanej obrony przeciwgazowej i wyszkolonego personelu. Składki chociażby minimalne przyczynią się do powstania potężnego ośrodka nauki obrony przeciwgazowej.

NASTĘPNY NUMER SKRZYDLATEJ WYJDZIE W KOŃCU STYCZNIA

CO NOWEGO ZAGRANICĄ



ANGLJA

Nowy Diesel lotniczy. Fachowa prasa angielska przynosi nowe szczegóły o bardzo pomyślnych dalszych próbach silnika lotniczego Diesla, wynalazku inżyniera Sydney'a. Silnik ten, pracujący na paliwie ciężkiem, poddany został próbom na hamowni, przy których wykazał wiele nowych zalet. Między innemi, zużycie paliwa nie przekracza 180 gr. na koniagodzinę.

Silnik Sydney'a jest przeznaczony dla samolotów turystycznych. Jest to silnik 3-cylindrowy, dwutaktowy, chłodzony powietrzem. Wymiary jego i ciężar są znacznie mniejsze niż w zwykłych silnikach spalinowych tejsamej mocy. Kształt i przekrój, zbliżony do kroplowego, stwarza minimalne opory szkodliwe w czasie lotu.

Awans Kingsford Smitha. W uznaniu wszystkich zasług, położonych przez Kingsford Smitha na polu bohaterskich wyczynów lotniczych, za zrealizowany lot nad Pacyfikiem, lot dookoła kuli ziemskiej i ostatnio odbytą podróż powietrzną z Anglji do Australji — Kingsford Smith otrzymał awans na komandora lotnictwa.

Loty żaglowe. W tych dniach, mimo fatalnej pogody, odbyły się w Croydon ciekawe próby lotu dwóch szybowców, skonstruowanych przez amerykańskie towarzystwo Aeronautical Corporation. Oba szybowce były zaopatrzone w pomocnicze silniki o mocy 30 KM każdy.

Cudzoziemcy w angielskich szkołach lotniczych. Cywilne szkoły lotnicze w Anglji kształcą na pilotów nietylko obywateli angielskich, ale również i obcokrajowców, bez różnicy narodowości. W tegorocznym sezonie lotniczym w szkole pilotów w Hanworth, dyplomy pilotów otrzymało 150-ciu cudzoziemców.

Kingsford Smith. Niestrudzony, wiecznie czynny pilot, Kingsford Smith, któremu zaledwie kilka miesięcy temu lekarze londyńscy po operacji ślepej kiszki zalecili dłuższy wypoczynek, uznając organizm tego świetnego asa za kompletnie wyczerpany i niezdolny na przeciąg pół roku do żadnego większego wysiłku, zdążył od tego czasu: 1) pobić rekord Berta Hinklera w przelocie do Australji, 2) ożenić się i 3) awansować na komandora.

W czasie ślubu Kingsford Smitha miał miejsce zabawy wypadek. Mianowicie już na długo przed przybyciem młodej pary do kościoła, kilkutysięczny tłum entuzjastów słynnego pilota otoczył świątynię tak szczelnie, że kandydat do stanu małżeńskiego nie mógł w żaden sposób dostać się ze swą wybraną do wnętrza. Ostatecznie państwo młodzi zostali wniesieni do kościoła na ramionach policjantów, którzy żywym klinem przebili się przez tłum.

Obecnie Kingsford Smith projektuje nowy wielki przelot z San-Francisko do Tokio bez lądowania. Ciekawe, czy małżonka jego poleci z nim razem?

Taksówki powietrzne-autogiro. Angielskie ministerstwo lotnictwa (czy—jak chcą obecnie niektórzy — ministerstwo powietrza), przeprowadza szereg prób z autogirami La Cierva pod względem użyteczności tych maszyn do przewozu pasażerów. Istnieje podobno w Anglji zamiar utworzenia przedsiębiorstwa taksówek powietrznych przy użyciu autogirów, a to głównie dlatego, że — jak wiadomo — te właśnie statki powietrzne wymagają stosunkowo bardzo niewiele miejsca do startu i lądowania oraz nie potrzebują łatwego podejścia na lotnisko. Może ono być otoczone ze wszystkich stron wysokiemi budynkami.

Autogiro La Cierva posiada cztery miejsca pasażerskie i wyposażone jest w silnik o mocy 400 KM, przyczem może rozwinąć szybkość około 130 mil angielskich na godzinę.

FRANCJA

Lotnictwo w sztuce. Aktualność lotnictwa przyczynia się do poruszania kwestji z niem związanych we wszystkich dziedzinach, nie wyłączając sztuk pięknych. Ostatniemi czasy w Paryżu grana była z ogromnem powodzeniem sztuka o charakterze wybitnie lotniczym, pod tytułem: „As". Teraz znowu na deski teatralne Paryża wchodzi operetka „Niquette", której treść oplata się dokoła katastrofy lotniczej, a pierwszy akt kończą strofki na cześć lotnictwa.

Może więc niedługo, gdy ten nowy sport wejdzie jeszcze bardziej w nasze życie i obyczaje — słynna Opera Paryska wystawi sztukę, której bohaterami będą lotnicy.

Nowy samolot turystyczny. Na przyszłą wiosnę zakłady Caudron mają wypuścić nowy, bardzo ciekawy i ekonomiczny samolot turystyczny. Będzie to jednopłat o niskich skrzydłach, który z silnikiem 120-konnym ma unieść pilota, 3 pasażerów, 60 kilogramów bagażu i zapas paliwa, pozwalający na przelot 600 kilometrów bez lądowania. Nowy Caudron, dzięki specjalnemu urządzeniu, osiąga na bazie szybkość 170 km godzin.

Oryginalny klub lotniczy. We Francji powstał projekt utworzenia klubu, do którego będą mogli należeć tylko wszyscy ci lotnicy, którzy uratowani zostali przez skok ze spadochronem.

Nowy silnik Renaulta. Warsztaty zakładów Renaulta wypuściły nowy silnik o mocy przewyższającej 1000 koni, przeznaczony dla jednego z samolotów, który bierze udział w zawodach o Puhar Schneidera.

Międzynarodowy Kongres Bezpieczeństwa Lotu. Międzynarodowy Kongres Bezpieczeństwa Lotu odbył się w Paryżu między 10-ym a 23-im listopada. Prócz przedstawicieli oficjalnie biorących udział w Kongresie państw, przybyło na obrady sześciu reprezentantów—obserwatorów mocarstw, które udziału w pracach kongresu nie zgłosiły.

Na Kongresie omawiane były wszelkiego rodzaju środki bezpieczeństwa przy lotach na samolotach, wodnosamolotach i sterowcach. Przy tej sposobności demonstrowano szereg nowych wynalazków z dziedziny ratownictwa lotniczego na lotnisku w Orly.

Siedzibą Kongresu był pałac Bonaparte na Avenue Yena. Protektorat nad Kongresem objął prezydent Doumergue, biorący osobiście w nim udział. Z pośród członków Kongresu wyłonił się stały komitet dla badania wynalazków w przedmiocie bezpieczeństwa i ratownictwa lotniczego.

Prawdopodobnie zostanie już wkrótce utworzone w Paryżu międzynarodowe laboratorjum eksperymentalne dla tych samych celów.

Raid na Potezach 36. Dnia 16 listopada wystartowali z Paryża: znany as turystycznego lotnictwa francuskiego, Desmariers i René Lefévre, który w swoim czasie odbył lot nad Atlantykiem, jako nawigator „L'oiseau Canari". Celem ich lotu jest Madagaskar, przyczem trasa prowadzi ponad jeziorem Czad.

Obaj lotnicy odbywają raid na samolotach turystycznych Potez 36 z silnikami Renault 95 KM. Samoloty zaopatrzone są w szczeliny skrzydłowe.

Zasięg samolotów użytych do raidu wynosi około 800 kilometrów. Licząc się z nieprzewidzianemi trudnościami, Desmariers i Lefévre podzielili trasę swego lotu na etapy około 500 kilometrów, tak że cały przelot odbyć mają w 20—26 etapach. Długość idealnej trasy wynosi 12.000 kilometrów.

Rekordy. Na liście międzynarodowych rekordów, których ilość wynosi ogółem 101 dla wszystkich kategorji samolotów, najczęściej spotykamy obecnie Francję. Należą do niej 32 światowe rekordy. Dalej, w kolejnym porządku idą: Niemcy — 30 rekordów, St. Zjednoczone — 20; Italja — 10; Czechosłowacja — 4; Wielka Brytanja — 3; Szwajcarja — 1; bez narodowości (na samolocie pochodzenia francuskiego) — 1. Ostatnio wymieniony rekord należy do Leny Bernstein i zdobyty został przez nią w locie na odległość w linji prostej. Lena Bernstein, będąc z pochodzenia Rosjanką, przyjmuje obecnie obywatelstwo francuskie. Tym sposobem Francji upieką się dwie pieczenie przy jednym ogniu; zyska ona nową obywatelkę i nowy, trzydziesty trzeci rekord lotniczy.

Katastrofa sterowca. Mały sterowiec francuskiego lotnictwa morskiego V. 10, który w nocy 14 listopada udał się na poszukiwanie uszkodzonej łodzi latającej DoX, lądowł przymusowo w Nieville sur Sendre i doznał poważnych uszkodzeń. Załoga wyszła z wypadku cało.

IRLANDJA

Poczta lotnicza. Dzięki zorganizowanemu przez cztery angielskie towarzystwa kolejowe systemowi współpracy kolei żelaznych z lotnictwem pocztowo-pasażerskiem, czas, potrzebny na doręczenie przesyłek pocztowych z Paryża do Irlandii lub naodwrót, został skrócony do połowy. Obecnie korespondencja i przesyłki pocztowe idące drogą powietrzną przebywają tą przestrzeń w ciągu jednego dnia.

JAPONJA

Szybownictwo. W obecności tłumnie zgromadzonych widzów, major pilot Isoba przeleciał na szybowcu własnej konstrukcji nad nowoodkrytemi terenami szybowcowemi Komasawa koło Tokio.

Przypominamy z tej okazji, że pierwszy lot żaglowy w Japonji miał miejsce już w roku 1909. Dokonał go porucznik marynarki Prieur, attaché przy ambasadzie francuskiej w Tokio. Porucznik Prieur leciał wówczas na szybowcu holowanym przez samochód.

Zbrojenia lotnicze. Realizując dawniej nakreślony program rozwoju sił lotniczych, Japonja w najbliższym czasie powiększy swoje siły lotnicze z szesnastu na trzydzieści dwie eskadry linjowe. Prócz tego w budowie w warsztatach przemysłowych lotniczych znajduje się około 100 samolotów, mających powiększyć tabor lotnictwa cywilnego.

KANADA

Ślepa metoda nauki pilotażu. Rząd kanadyjski zdecydował ćwiczyć swoich pilotów w lotach z zastosowaniem metody ślepego pilotowania. Po dłuższych debatach, został do tego celu wybrany samolot „Puss-Moth". Jednocześnie filia zakładów przemysłowo-lotniczych De Havilland w Toronto otrzymała już zamówienie od rządu kanadyjskiego na pewną ilość odpowiednio do tego celu przygotowanych samolotów.

NIEMCY

Wodnoszybowce. Niemcy, które nieustannie dążą naprzód na drodze rozwoju szybownictwa, nie zatrzymują się bynajmniej na swych wspaniałych rekordach czasowych i dystansowych. Ich konstruktorzy i piloci szukają nowych dróg w tym sporcie i co jakiś czas dochodzą nas wieści o ich ciekawych eksperymentach.

Oto znów w Rositten odbyła się niedawno serja prób i badań praktycznych nowego szybowca, który można wodować i startować z wody, holowany przez łódź motorową. Konstruktorem tego wodnoszybowca (gdyż tak chyba wypadnie nazwać nowy aparat niemiecki do lotów żaglowych) — jest inżynier budowy samolotów, p. Hatry.

Przy okazji stwierdzić należy, że pomysł skonstruowania wodnoszybowca nie jest zupełnie nowy; już w r. 1907 we Francji próbowano lotu żaglowego na tego rodzaju aparacie, holowanym przez łódź motorową na Sekwanie, lecz po pierwszej nieudanej próbie zaniechano dalszych.

Nowy rekord wysokości. Komisja F. A. I. oficjalnie zatwierdziła nowy światowy rekord, zdobyty przez niemieckiego pilota Steindorfa, na łodzi latającej Rohrbacha „Romar". Steindorf osiągnął wysokość 2.000 metrów, mając na pokładzie pilotowanego przez siebie wodnosamolotu 6.740 kg. ciężaru użytecznego.

Rekord lotu na plecach. Niemiecki pilot Werner Weicheldt ustanowił nowy rekord długości lotu na plecach, lecąc w tem położeniu 46 minut 52 sekundy. Poprzednio rekord ten należał do Achgelisa i wynosił 37 minut.

Zmiana śmigieł przy silnikach Zeppelina. Na silnikach sterowca Zeppelin odbywają się próby śmigieł czteroramiennych. Próby dają dobre rezultaty, wobec czego następna podróż Zeppelina odbędzie się już prawdopodobnie ze śmigłami nowego typu.

„DO—S" na wystawie paryskiej. Wielki wodnosamolot niemiecki „DO—S", który drogą powietrzną przybył do Suresnes, po zdemontowaniu na miejscu, został przewieziony do gmachu wystawy samolotów w Paryżu i ustawiony na stoisku Dorniera.

„DO—S" (Dornier-Superwal) jest jednym z tak bardzo reklamowanych, a może nawet bardzo przereklamowanych, olbrzymów powietrznych niemieckich, które wielki przemysł lotniczy niemiecki usiłuje sprzedać zagranicą już od kilku miesięcy. Wodnosamolot ten zaopatrzony jest w cztery silniki Hispano-Suiza o mocy 600 KM każdy. Rozpiętość jego skrzydeł wynosi 31 m, długość — 28 m, ciężar własny — 10 tonn, ciężar całkowity (wraz z obciążeniem użytecznem) — 18 tonn. „DO—S" pomieścić może 22 pasażerów.

NORWEGJA

Budżet lotniczy. Budżet wojskowego lotnictwa norweskiego na rok 1930—31 przewiduje w wydatkach 960 tysięcy koron na konserwację i modernizację posiadanego sprzętu lotniczego, oraz 75 tysięcy koron na zakup nowego materjału i taboru.

STANY ZJEDNOCZONE

Sterowiec „Los Angelos". Specjalna komisja lotnicza, powołana do zbadania dalszej zdolności użytkowej sterowca „Los Angelos", przyszła do wniosku, że stan sterowca nie budzi żadnych obaw pod względem bezpieczeństwa odbywanych na nim lotów i że może on pełnić jeszcze służbę w ciągu dwóch do czterech lat. Komisja uznała za celowe po upływie tego czasu, nie przystępując do zniszczenia lub zdemontowania sterowca, poddać go eksperymentowi sztucznie wywołanej katastrofy, aby tym sposobem umożliwić zbadanie wytrzymałości materiałów użytych do jego budowy oraz dokładności wykonania. Zebrane tą drogą dane mogłyby stanowić cenne materiały dla konstruktorów, mających powstać w przyszłości sterowców.

Sterowiec Los Angelos (L.Z.—126) o pojemności 70.000 m³ gazu, zbudowany został w zakładach Zeppelina w Niemczech, w myśl umowy o powojennych spłatach reparacyjnych dla Stanów Zjednoczonych, i przybył do Ameryki w roku 1924, po odbyciu przepisanych lotów próbnych nad kontynentem.

W ciągu sześciu lat swej służby, sterowiec wylatał 2.500 godzin, oraz odbył 1200 godzin postojów przy masztach kotwicznych. Droga, pokryta przez jego loty, wynosi 177.000 km.

Nowy sterowiec. Amerykańskie towarzystwa przemysłu kauczukowego i budowy sterowców „Goodyear Zeppelin" otrzymało zamówienie na budowę sterowca o powłoce półsztywnej, dla marynarki Stanów Ziednoczonych. Nowy ten sterowiec, o pojemności 8.982 m³ gazu, wyposażony będzie w dwa silniki po 200 KM każdy. Silniki poruszane być mają paliwem ciężkiem.

Rotory zamiast skrzydeł. W pewnej cichej zatoce morskiej koło NowegoJorku, trzech amerykańskich techników skonstruowało ciekawy aparat, na którym zwykłe płaszczyzny nośne zostały zastąpione rotorami, czyli cylindrami na ruchomej osi, przytwierdzonemi po dwa z każdej strony kadłuba i urucbamianemi zapomocą silnika, chłodzonego powie-

trzem. Drugi silnik obraca trójramienne śmigło, znajdując się w przedniej części aparatu. Upierzenie ogona zbliżone jest do upierzenia samolotów, posiada jednak jeszcze ster dodatkowy.

Zamiana skrzydła na rotor ma takie same znaczenie, jak na statkach zamiana żagli na ruchome cylindry, co z powodzeniem zostało osiągnięte parę lat temu przez niemieckiego wynalazcę Flettnera. Zastosowanie rotora zamiast skrzydła powinnoby znacznie zwiększyć zdolności wznoszenia się samolotu.

Według twierdzenia amerykańskich konstruktorów, próby tego nowego samolotu dały dodatnie wyniki, a chociaż szczegóły trzymane są w tajemnicy, wiadomo jednak, że samolot ten odbył już parę pomyślnych lotów.

Okręty-lotniska. W manewrach wojskowych, które odbędą się od 12 lutego do 24-go marca w okolicy Kanału Panamskiego, mają wziąć udział trzy amerykańskie aviomatki (pływające bazy lotnicze).

Spadochrony dla Jugosławji. Jugosławja zamówiła w zakładach Irvina 500 nowych spadochronów. Jest to już drugie większe zamówienia, dane fabryce Irvina przez rząd Jugosławji.

„Ballony" dla szybowców. Towarzystwo Goodyear-Zeppelin, którego zakłady przemysłowe wypuściły słynne opony „Ballon", fabrykują obecnie opony i dętki tego samego typu, ale lżejsze, przeznaczone dla szybowców. Opony takie mają 40 centymetrów średnicy, a waga ich wynosi 3.400 gramów.

TURCJA

Przemysł lotniczy. Turecka fabryka samolotów i silników lotniczych, która przed kilku laty powstała przy pomocy finansowej Junkersa i wkrótce potem zbankrutowała, obecnie przejęta została przez Ligę Otomańskiej Floty Powietrznej. Zakłady Junkersa otrzymały wzamian za zrzeczenie się wszelkich swoich pretensyj sumę 300.000 funtów tureckich. (Kapitał włożony w budowę fabryki przez Junkersa wynosił 500.000 funtów).

Polityka rządu francuskiego w stosunku do lotnictwa turystycznego. W uzupełnieniu artykułu z poprzedniego numeru, trzeba dodać, że w myśl art. 25 (patrz str. 5, drugą szpaltę, wiersz 17 sq. od dołu poprz. n-ru) może być przyznana dodatkowa premja, której wysokość maksymalna jest ustalona na 8.000 fr. dla płatowców dwumiejscowych i na 9.000 fr. dla płatowców o trzech i więcej miejscach, za przyrządy bezpieczeństwa i ratunkowe, mianowicie za przyrządy ułatwiające lądowanie przygodne oraz korzystanie ze spadochronu.

W szczególności będzie przyznawana premja w wysokości 2.000 fr. za pierwszy, 1.500 — za drugi i 1.000 fr. za trzeci spadochron, na zasadzie odnośnego rachunku potwierdzonego przez sprzedawcę i kupującego.

FELJETON



SPORTOWY LOTNIK W ZIMIE

Co robi sportowy lotnik w zimie? (Co powinien robić — to potem). Sportowy lotnik w zimie siedzi w kawiarni, nogi ciepło trzyma, pija coctail z win pierwszorzędnych, rumów wyborowych, cytryny, goździków i cynamonu (o ile jest człowiekiem, który „świeżo" wygrał na loterji lub stracił bogatego wujaszka). O ile jest człekiem przeciętnej zamożności (od 25 zł. tygodniowo), pija coctail mniej wytworny, składający się z gorącej wody, zaparzonej poraz czwarty esencji ziela herbacianego i cukru.

W zimie prawie każdy szanujący się sportowy lotnik jest zaręczony. To ostatnie zajęcie absorbuje go bardziej, niżby się zdawać mogło; ile bowiem pracy, wysiłku, namysłu i inteligencji trzeba, żeby się przypadkiem będąc zaręczonym nie ożenić.

Czasem sportowy lotnik jest czynnym łyżwiarzem, narciarzem lub grywa w baka.

Bywa, że sportowy lotnik zajmuje się czynnie polityką, a więc świeżo po wyborach spędza zimowe miesiące w szpitalu chirurgicznym lub w szpitalu dla warjatów.

Znam sportowych lotników, którzy trenują się mocno, biegając od jednej do drugiej, najpierw państwowej, potem prywatnej instytucji, następnie od jednego do drugiego znajomego, w końcu atakując na ulicy całkiem nieznane osobistości, a to wszystko usiłując pożyczyć na weksel lub słowo honoru sumę konieczną do podtrzymania mizernego żywota własnego, no i tych biednych drobnoustrojów, które na nim bytują. Jednem słowem, w zimie sportowy lotnik robi wszystko, tylko nie lata. Nie można bowiem nazwać lataniem kilku „rund" nad lotniskiem, służących do zaczerwienienia nosa i przyjemnego zamrożenia (aż do znieczulenia) odcisków.

Dlaczego sportowy lotnik w zimie nie lata?

Mgła? Niepogoda? Nie dlatego. Żaden Klub nie organizuje w zimie zawodów, ani rajdu. Oto powód. Sport lotniczy dlatego drzemie, że nie ma ruchu. Ktoś powiedział, że w zimie się śpi. Wszystkie borsuki uwierzyły i poszły spać pod ziemię.

Jakaś ładna zimowa impreza lotnicza byłaby bardzo mile widziana. Trzebaby się było tylko trochę przepytać, „nagłowić" na temat zaopatrzenia zimowego, jak postępować, aby nie zmarznąć? Komuśby może uchu lub rąbek nosa odpadł, ale sport lotniczy zyskałby na doświadczeniu. A o to ciągle starać się powinniśmy.

W bufecie portu lotniczego w Warszawie odbył się „opłatek" Aeroklubu Warszawskiego. Miło było spojrzeć na tłok groźny pilotów i kandydatów na takowych. Jakiś wywiadowca państw ościennych gdyby to widział, zemdlałby ze strachu i komunikatem spędziłby niefrasobliwy róż z jagód swych przełożonych. Co za marsowe oblicza, ogień (spirytusowy) w oczach, inteligencja... wszędzie bijąca, z każdego miejsca każdej postaci. Chłopy jak dęby z Kwaśniakiem i Kocem Janem na czele. Powtarzam, miło było patrzeć; nawet na niewiasty można było patrzeć bez zgrozy, a nawet z satysfakcją.

Co tam, wszystko jedno, jakoś to będzie. Bóg się rodzi, moc truchleje.

T. P.

JANUSZ MEISSNER.

PRZED CZOŁEM BURZY

NOWELA

— Naprzód — zakomenderował Ścieszyc.

Barki ośmiu ludzi pochyliły się wprzód. Zaczęli iść równym, miarowym krokiem. Ktoś liczył głośno:

— Raz — dwa — trzy — cztery — — —

Zwolna gumowe amortyzatory poczęły się naciągać, trąc lekko po gładkiem wgięciu haka u spodu kadłuba. Szybowiec poddał się nieco, tyle, na ile pozwalał luz sznura, który przytrzymywał go u koła za opierzeniem ogona.

Pilot obejrzał się: czy dobrze umocowano linkę i czy na czas jednem szarpnięciem będzie można ją zerwać z uwięzi? Potem skupił całą uwagę na ciągnących. Rozchodzili się pod kątem od siebie, po czterech z każdej strony, wprzęgnięci pracowicie wzdłuż czarnego, elastycznego węża, jak jeńcy tatarscy prowadzeni na arkanie. Widział ich zgięte plecy i miarowo pochylające się barki. Szli wolno, płynnie, jak rozkroczona za statkiem bruzda fal. Czuł drzemiącą jeszcze, lecz mającą się za chwilę obudzić coraz większą potencję siły, która wrkótce wypchnie go w powietrze.

— Biegiem! — zawołał.

Zebrali się w sobie, jak do skoku, wparli nogi w porosłą trawą ziemię, pochylili się niżej jeszcze — pobiegli. Czarny, gumowy sznur zcieniał, zawibrował, wyciągnął się opornie, sięgnął aż nad skraj zbocza.

— Puszczać!

Lina zeskoczyła z kółka. Szarpnęło.

Szybowiec poderwał się z miejsca, jak strzała pomknął środkiem, między wydeptane smugi murawy, śmignął w górę. Ścieszyc, wyzyskując całą jego szybkość, podciągnął jeszcze przed początkiem zbocza i, lecąc teraz poziomo, czekał na wznoszący prąd wiatru z południa, który powinien był wejść mu lada chwila pod skrzydła.

Czuł pod sobą uciekające drobne fale powietrza; jak wymykały się, głaszcząc leciutko nośne płaty. Nie unosiły go; wstrzymywały nieco opadanie ku ziemi, tworząc łagodne garby na równej linji lotu, podchodziły miękko, prześlizgiwały się niespodzianie, nikły. Szybowiec spływał po ich grzbietach coraz wolniej i zaczynał grzęznąć swoim ciężarem w nurcie.

Wtem — trafił.

Mocny, gwałtowny strumień chwycił go w pół burty i wyniósł aż na powierzchnię z toni drobniutkich, niewidzialnych zmarszczek.

Długie, wąskie skrzydła znalazły gęste, łatwo wyczuwalne oparcie i biorąc je pod swoje lotne płaszczyzny, dźwigały coraz wyżej wrzeciono kadłuba wraz z pilotem.

W ciszy przestrzeni ocknął się sepleniący szum pędu i zmatował cykanie barografu. Fioletowa linja, kreślona przez pióro na kartce białego papieru, zaczęła piąć się wzwyż. Ścieszyc nabierał wysokości.

Obejrzał się za siebie. Szczyt Łysej Góry sterczał wyraźnie z pośród otaczających lasów. Na prawo i na lewo ciągnęło się jak okiem sięgnąć pasmo gór Świętokrzyskich, przezierając tu i owdzie zrębami bielejących kamieniołomów z pomiędzy ciemnej zieleni.

Wiedział, że ma przed sobą jeszcze z półtora kilometra terenu, nad którym niepodzielnie panuje prąd wstępujący, kiedy wiatr wieje z południa. Potem nagle zaczynają się stromo opadające schody cisz i głębokie studnie rzadkiego powietrza, w które łatwo zapaść i stracić cały dorobek wysokości, zyskanej z niemałym trudem po starcie A on przecież nie mógł sobie teraz na to pozwolić. Te półtora kilometra prądu, wywołanego tarciem dolnych warstw powietrza o chropowaty gąszcz lasów, mogło mu wprawdzie dać jeszcze ze czterdzieści metrów wysokości, ale groziło każdej chwili zapadnięciem w otchłań depresji, z której nie było wyjścia.

Wolał nie ryzykować.

Oszczędnie, tylko tylko, ile koniecznie trzeba, aby nie poślizgnąć się na skrzydle, pochylił płatowiec wprzód dla nabrania szybkości. Kiedy poczuł pewne oparcie w gęstniejącej strudze powietrza, położył do wirażu i zlekka podciągnął, żłobiąc w piersi wiatru wygiętą rysę skrętu. Szerokie koryto prądu podparło go od spodu i rzuciło na wierzch nurtu.

Wypłynął, ale zaraz zapadł o kilka metrów w mijających go szybciej podmuchach. Trzymał się, jak mógł. Walczył o każdy cal poziomu, wdzierał się na każdy pagórek wiatru, wypływał na każdej

Pomimo to, zniżał się jednak. Skrzydła traciły oparcie, jakby pozbawione pokrycia, tonęły w coraz głębszych warstwach powietrza. Wiatr opuszczał go, słabł, ginął. Wraz z nim zginąć mogła wszelka nadzieja zwycięstwa...

— — — — — — — — — — —

Przedostatniego dnia zawodów o mistrzostwo przelotu, już po ustanowieniu nowego rekordu przez Ścieszyca, Niemiec Berger, przebył 100 kilometrów lecąc od chmury do chmury i bijąc zwycięskie dotąd barwy Polaków na głowę. Berger, uczeń Kronfelda i mistrz Prus Wschodnich.

Przyjechał własnym samochodem, wysławszy uprzednio swój szybowiec, zapakowany w trzy ogromne skrzynie. Jego monterzy pracowali w ciągu nocy, aby złożyć „Fledermaus" na czas.

Ale nazajutrz Berger nie startował. Chodził, przyglądał się lotom, jeździł po całym terenie, studjował mapy i odbierał biuletyny meteorologiczne z Wiednia, Bukaresztu i Berlina. Czekał.

Minął dzień, potem drugi i trzeci. Berger nie latał. Zaczęto z niego pokpiwać. Nie zważał na to. Łaził po zboczach, węszył między kamieniołomami, zwiedzał okolice...

Po tygodniu wreszcie poleciał. Wszyscy z zaciekawieniem śledzili jego czarną „Fledermaus" o grzebieniastych krawędziach skrzydeł.

Oczekiwali czegoś nadzwyczajnego.

Ale Niemiec, wzniósłszy się nad miejscem startu na wysokość pięćdziesięciu metrów, po kilku minutach splanował na lądowisko i zaraz kazał zaciągnąć szybowiec do własnego namiotu. Potem znów zagłębił się w obserwację lotów innych i studjował biuletyny.

Nastąpiło rozczarowanie i o Bergerze zaczęto mówić z lekceważeniem. Tymczasem Ścieszyc postawił swój rekord, przelatując wzdłuż całego pasma Gór Świętokrzyskich, aż do Kielc. Inni też nie próżnowali i gwiazda niemieckiego asa zbladła zupełnie.

Ale, na dzień przed zakończeniem konkursów, Berger pokazał co umie. Przy słabym wietrze południowym zdołał wydrapać się na 150 metrów i, korzystając z nadpływających raz po razu obłoków, pod któremi trafiał na wznoszące się prądy termiczne, przeleciał okrągłe sto kilometrów. Jednocześnie zdobył nowy rekord wysokości — 2350 metrów nad poziomem startu.

Był to dla Ścieszyca cios nielada. Jego młoda sława została odrazu złamana i to prawie bez możności rewanżu w tym roku. Przegrał pod koniec partji i nie mógł się już odegrać. Został nagle usunięty w cień, prosto z blasku mistrzostwa żaglowych lotów.

Nie poddał się przecież. Miał jeszcze jedną, ostatnią szansę; jedną na sto, i postanowił ją wyzyskać: ostatni dzień zawodów.

Z początku szczęście zdawało mu się sprzyjać. Daleko na południu chmurzyło się porządnie i wiatr dął z mocą podczas startu. Teraz jednak ustawał zupełnie, choć chmury płynęły dalej, jakby własnym rozpędem. Szybowiec trzymał się resztkami szybkości i, przepadając, docierał do zbocza niemal na poziomie startu. Widać było, że nie długo już zdoła utrzymać się w powietrzu.

— W górze musi być wiatr — pomyślał pilot. Musi być bardzo silny wiatr, tak z 10—15 metrów na sekundę. A tu — psia krew!

Klął z rozpaczy, widząc, że ostatnia nadzieja rozpada się w gruzy.

Czemuż nie próbował poprzedniego dnia poprawić własnego rekordu? Czemu nie poleciał za Bergerem w podróż po obłokach?

Zapomniał teraz, że jego szybowiec, cięższy od niemieckiej „Fledermaus" i o mniejszem wydłużeniu skrzydeł, nie mógł przy wczorajszej niemal bezwietrznej pogodzie współzawodniczyć z płatowcem Bergera. Że, zanim dostałby się w komin rozgrzanego pod cumulusem powietrza, zabrakłoby mu oparcia w słabych podmuchach terenowych prądów. To, co zdawało się niemożliwe przed dwudziestu czterema godzinami, przybrało teraz w jego myślach postać pominiętej okazji łatwego zwycięstwa.

Lecąc wzdłuż zbocza, tuż nad skrajem lasu, szukał wzrokiem miejsca do wylądowania. Jednocześnie wszystkiemi zmysłami wczuwał się w leciutkie kołysania i zaledwie dostrzegalne drgania swego „Bociana", chwytając każdy, najmniejszy nawet podmuch wiatru na ster, aby utrzymać się bodaj o sekundę dłużej w powietrzu.

Nerwy, napięte i wyczulone przez oczekiwanie, zdawały się pękać i rozszczepiać na drobniutkie włókna, spajane zpowrotem siłą woli. Wytężona uwaga pochłaniała wszystkie myśli, skupiała je w jedne pragnienie, tysiąckroć powtarzane, błagalne, to znów niecierpliwe, jak głos instynktu, szukającego ratunku przed niebezpieczeństwem.

— Wiatru! Za wszelką cenę wiatru!

Nagle — — uderzył.

Tchnienie, krótkie i mocne jak zdmuchnięcie świecy, przemknęło pod skrzydłami szybowca, rzucając go wgórę i przepadając gdzieś bez śladu. Ale zaraz po niem przyszło drugie, trzecie, dziesiąte... Były coraz gwałtowniejsze i coraz dłuższe. Jak łańcuch wzgórz powietrznych, o coraz szerszych grzbietach, sunący z południowego wschodu, od strony ciemnego horyzontu.

Długie wolnonośne skrzydła „Bociana" zachybotały pod ich uderzeniami. Pod szybowcem zatańczyły w konwulsjach nagłych rozkołychów kolumny drzew. Rzuciło wgórę, wdół, na bok i znów wgórę. Zepchnęło płatowiec nad strome zbocze, tuż blisko.

Ścieszyc zobaczył pod sobą ziemię, jak ręką sięgnąć. Jakiś ogromny, rozrosły szeroko świerk, zgięty w pokornym ukłonie przed nadchodzącą wichurą, wyrósł powyżej lewego skrzydła. Niesposób było go wyminąć. Pilot poczuł, że lotka więźnie między gałęziami, a gnany pędem „Bocian" zatacza się nagle, pochyla się na burtę i spada wdół bezwładnie jak kartka papieru.

Całym wysiłkiem ramienia sparował poślizg. Ziemia gnała skośnie zboku na jego spotkanie. W uszach wył pęd.

Ale już płaty skrzydeł trafiły w łoże prądu i szybowiec zaczął się wznosić równolegle do stoku.

— Przeniesie mnie przez grzbiet i rzuci na ziemię po tamtej stronie — pomyślał Ścieszyc.

I, pomimo niebezpieczeństwa zaczepienia skrzydłem o wierzchołki drzew smaganych wiatrem, zwisł wraz z płatowcem w ostrym wirażu. Pchało go bokiem, zahamowało w miejscu, zawróciło twarzą pod wiatr. Wtedy zobaczył burzę.

Gnała na chyżych kwadrygach kręcących się tumanów kurzu, zaciągając niebo czarnosinym pokrowcem chmur. Waliła z ciężkim turkotem grzmotów, wyrębując piorunami przestrzeń, spękana w zygzaki błyskawic, odległa jeszcze, ale już straszna, opętana szaleństwem wichru, rozwścieczona pokorą targanych za czuby drzew, zgniecionych u samej ziemi traw i wleczonych nisko dymów. Parła na północ, wysyłając naprzód szarżujące szwadrony lekkich obłoków, toczyła się po owładniętej grozą ziemi, zagarniała coraz więcej nieba, hucząc aż po krańce horyzontu bezmyślną radością zniszczenia.

Była wielka, potężna i nieunikniona, jak przeznaczenie.

Ścieszyc zawahał się: czy kruchy szybowiec zdoła wytrzymać natarcie tej niczem niewstrzymanej mocy? Czy porwany nawałnicą, mały i słaby jak komar w porównaniu z pędem huraganu, nie zostanie strzaskany w drzazgi pierwszym skrętem wiru?

Jeszcze czas było lądować. „Bocian" spychany tyłem i, jak latawiec biorący całą powierzchnią skrzydeł wiatr pod siebie, znajdował się nad środkiem lądowiska. Można było zdążyć jeszcze przed burzą.

Ale tuż za myślą o niebezpieczeństwie płynęły inne — o zwycięskim locie.

Taka burza, to był nielada silnik, z którym przebyć można wiele ponad sto kilometrów. Byle utrzymać się zdala od jądra cyklonu, na czele cwałujących gońców wiatru. I — byle straczyło sił do walki z nimi.

Czas uciekał. Burza szła coraz prędzej, wciąż wyżej wynosząc na swych barkach szybowiec. I kiedy Ścieszyc zdecydował się wreszcie na lot, spostrzegł, że nie mógłby już postąpić inaczej: lądowisko przykrywał w tej chwili potężny, skłębiony tuman białego pyłu z pobliskich kamieniołomów, a wiatr, chwyciwszy go za ogon, kręcił nim, wlokąc płasko po ziemi wśród słaniających się krzaków i miotanych jakby przedśmiertnemi kurczami płóciennych namiotów.

— — — — — — — — — —

Zapadał mrok. Zachód palił się jeszcze całą bezmiernie szczodrą rozrzutnością słońca, unurzany w płynnych klejnotach wszechbarwnych blasków, zalewających pół nieba. Na południo-wschodzie natomiast leżał już głęboki czarny cień, rzucony przez zwisającą nisko, ciężką pokrywę chmur.

Burza bynajmniej się nie wyczerpywała. Przeciwnie: zdawało się, że rośnie w moc i potęgą swoją gasi blask słońca, kilometr po kilometrze obejmując panowanie nad światem. Tylko że teraz Ścieszyc był dalej od niej, uciekłszy przed gwałtownością walki w pierwszych szeregach wichury, aby odpocząć w spokojnym locie ślizgowym.

Zszedł niżej, do 60 metrów, i sunął w ciszy, rozkoszując się wolnym, łagodnym ruchem szybowca, tak różnym od poddanego nieustannym wibracjom lotu aeroplanu. Na swoim długoskrzydłym „Bocianie" czuł się naprawdę ptakiem. Słyszał wyraźnie odgłosy ziemi, nad którą leciał bez szmeru i hałasu zagłuszającego wszystko silnika. Mijał wolne prostokąty pól, gąbczaste liszaje lasów, długie popielate linje szos obramowane cieniami drzew, kręte smugi dróg polnych ze śladami kół wozów i tory kolejowe czarne, srebrzone pośrodku nitkami szyn.

Na szosach turkotały wozy i trąbiły samochody. Po wsiach ujadały psy. Bydło ryczało na pastwisku i słychać było nawoływania pastuchów. We wsi piały koguty i można było nawet dojrzeć je z wysoka między opłotkami. Ścieszyc słyszał ludzi rozmawiających na progach chat i nie mógł się powstrzymać, aby nie krzyknąć im zgóry:

— Pochwalony!

Dźwięk własnego głosu zdumiał go wyrazistością i mocą. Nie mniej zdumieni byli ci w dole. Patrzyli za nim długo i machali rękoma. Wołali coś, czego nie mógł zrozumieć w gwarze wielu krzyczących naraz głosów.

Po dwóch godzinach lotu w skłębionych wirach czoła burzy, ten klikuminutowy spokój ślizgowego lotu wydał mu się rozkosznym wypoczynkiem, bajeczną podróżą poza granicami rzeczywistości, cudownym snem, czarodziejskim cudem, który pozbawił ciężaru jego ciało i przeobraził go w ptaka.

Całym sobą czuł wspaniałość lotu w równych, krzepko gęstniejących pod skrzydłami warstwach powietrza. Miał wrażenie, że skrzydła szybowca łączą się z mięśniami i nerwami jego ramion, i że stery ogona przyrosły mu do nóg. On i płatowiec — to była teraz jedna istota; człowiek-ptak, biorący we władanie niezmierny przestwór powietrzny, zwyciężający burze i wichry, mogący wspinać się nad obłoki, krążyć w ich białym puchu, spływać nisko nad ziemią, lub ginąć w błękicie nieba.

Nie zdawał sobie sprawy, gdzie się właściwie znajduje. Wiedział tylko, że burza poniosła go daleko na północ, teraz zaś wykręcała lekko na zachód. Bał się ją zgubić, zawrócił więc w jej stronę, aby po chwili odczuć gwałtownie wstępujący nurt prądu.

Tuż za pierwszym, uderzającym jak taran, łbem wichru, szły dalsze, coraz wyższe i coraz potężniejsze. Znów pod skrzydłami załomotały ciosy rozpętanego żywiołu, zatarmosiły sterami, rzuciły płatowcem jak piórkiem w sam środek wiru.

Ścieszyc musiał walczyć o zachowanie jakiej takiej równowagi coraz zacieklej i coraz ciężej. Musiał przytem utrzymać się na czele nawałnicy i nie pozwolić wciągnąć się w głąb pędzących za nim obłoków. Tam, pośród upustów ulewy, między ścierającemi się z łoskotem gromów masami gęstych chmur, groziło niebezpieczeństwo zerwania wiązań skrzydłowych pod naporem walących na siebie ataków huraganu.

Nie stykając się ani razu bezpośrednio z jądrem burzy, pilot odczuwał jednak straszliwą jej siłę i zdawał sobie sprawę z niedostatecznej wytrzymałości szybowca na tego rodzaju zapasy. Uciekał, pozwalał się dopędzać i uciekał znowu. Nawet przy zachowaniu tych ostrożności niejednokrotnie przeżywał chwile niebezpieczeństwa i krótkie gorące dreszcze emocji, kiedy końce skrzydeł gięły się trzeszcząc, lub kiedy nie starczało sterów do wrówania leżącego głęboko na burcie szybowca. Czasem kipiący odmęt fal wiatru wynosił go wgórę z tak nieprawdopodobną szybkością i tak wysoko, że — znikała grawitacyjna siła ziemi. Czasem łożysko prądu kończyło się nagłą przepaścią próżni, lub lejowatym skrętem wiru. Czasem dwa skośnie gnające wichry wpadały na siebie i szamotały się z sobą, tworząc istne piekło dokoła zataczającego się między niemi „Bociana".

Tak mijały kwadranse i godziny lotu, aż wreszcie mrok chwycił długiemi ramionami ziemię i omotał ją ciemną zasłoną grozy aż po krańce horyzontu. W dole błysnęły światełka i zamrugały mętnie, jak przerażone oczy zgnębionego nawałnicą, przytulonego na samem dnie przestrzeni, życia. Czarna ślepa noc szła wraz z burzą, wyprzedzana przez nią, ciągnięta na wyjących sznurach wiatru, popychana pędzącemi na zachód kolumnami chmur.

Trzeba było lądować. .

Dotychczas Ścieszyc nie myślał o tem wcale. Teraz zaniepokoił się jednak: było już prawie zupełnie ciemno i tylko wąski pas nieba palił się jeszcze brudnoczerwoną łuną gasnącego dnia. O wyjściu z pasa burzy nie mogło być mowy. Szeroki jej front dopadłby go w ciągu paru minut i zmusił do dalszej ucieczki, co znów przeciągnęłoby lot do późnej nocy. Lądowanie w pasie, przez który szła, groziło niebezpieczeństwem rozbicia szybowca, jeśli nie możnaby go było zabezpieczyć na czas przed wiatrem.

Pilot nie mógł się zdecydować ani na jedno, ani na drugie.

Usiłował przebić wzrokiem gęstniejące ciemności, aby rozpoznać charakter terenu. Uciekał teraz szybko na zachód, zniżając lot i wyprzedzając oszalałe kłębowisko wichury jasną, srebrzącą się szkliście gładź rzeki.

— Wisła.

Istotnie, była to Wisła.

Przeleciał nad szeroką jej wstęgą i zdaleka zobaczył ogromne rojowisko świateł, a po chwili — cztery rzędy jasnych latarń przeskakujących w poprzek koryto i wsiąkających w drugi kłąb błyszczących punkcików na prawym brzegu.

— Czyżby? — pomyślał zdumiony.

Szybko obliczał drogę i czas. Od czterech godzin był w powietrzu. Około trzech leciał niemal prosto na czele burzy.

Tak, mógł przebyć 160—180 kilometrów.

Przed nim, tuż blisko, leżała Warszawa.

— — — — — — — — — — — —

Wraz z pierwszem tchnieniem wichury płoza „Bociana" dotknęła trawy lotniska. Ścieszyc z trudem wygramolił się z siedzenia i stanął obok płatowca. Bolały go wszystkie ścięgna i mięśnie, zesztywniałe podczas czterogodzinnego lotu. Musiał wyprostować członki i rozruszać zmartwiałe stawy. Oglądał się dokoła za ludźmi, którzyby mu pomogli wciągnąć szybowiec do jakiegoś schronienia przed zbliżającą się nawałnicą. Ale hangary głucho zamknięte i ciemne okna nie wróżyły nic dobrego. Napróżno wołał i wzywał pomocy, podczas gdy coraz gwałtowniejsze podmuchy wiatru szarpały stojący na ziemi płatowiec.

I nagle wpadł nań wyjący głośno strumień burzy. Przyleciał wcześniej niż się go można było spodziewać, wtoczył się na lotnisko, jak lawina spadł na dachy bliskich hangarów, załomotał w szyby, szarpnął rozkołysane latarnie i z impetem wyrżnął w stojący bezbronnie szybowiec.

Ścieszyc, oniemiały z przerażenia, zdołał tylko chwycić za burtę i zawisnąć całym ciężarem u boku „Bociana".

W następnym ułamku sekundy poczuł, że huragan porywa go wraz z szybowcem i niesie. Potem usłyszał trzask i łoskot upadku i poczuł dotkniwy ból w kolanie. Przykryły go strzępy płótna, drzazgi, połamane żebra skrzydeł i kawałki szkła z potłuczonych szyb jakiegoś budynku, o którego ścianę cisnął nim wicher.

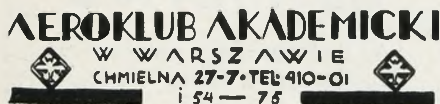
Nie mógł się wygrzebać z pod stosu szczątków „Bociana" i omal nie płakał z wściekłości i żalu nad jego zniszczeniem. Leżał w uwięzi splątanych ze sobą części szkieletu kadłuba, moknąc pod strugami ulewy i napróżno oczekując pomocy. Wszelkie próby uniesienia ciężaru, który go przygniatał kończyły się niepowodzeniem. Najbardziej dolegał mu ból w rozbitem kolanie, przyciskanem teraz przez coś twardego.

Po długich staraniach udało mu się wreszcie wydobyć z kieszeni latarkę elektryczną i oświetlić urażający obolałe miejsce przedmiot. I w tej samej chwili Ścieszyc zapomniał o wszystkich cierpieniach i niepowodzeniach. Twarz jego opromienił uśmiech triumfu: to był opieczętowany barograf. Widoczna przez szybkę fioletowa linja jego wykresu sięgała na skali 2600 metrów.

Oba rekordy Bergera były pobite.



BIULETYN KLUBÓW LOTNICZYCH



Likwidacja A. A. W. i powstanie Aeroklubu Warszawskiego. W dniu 30 listopada odbyło się wspólne zebranie walne członków Aeroklubu Akademickiego w Warszawie i Stołecznego Klubu Lotniczego, na którem zatwierdzono ostatecznie połączenie wymienionych klubów w jeden pod nazwą: Aeroklub Warszawski. Tak więc z dniem 1 stycznia 1931 r. A. A. W. przestanie w dotychczasowej swej postaci egzystować, stając się częścią Aeroklubu Warszawskiego.

A. W. przejmuje wszelkie zobowiązania likwidujących się klubów. CzłonkowieA. A. W. i S. K. L., zarówno zwyczajni, jak i nadzwyczajni, którzy mieli w dn. 30.XI.1930 opłacone wpisowe oraz składki przynajmniej do dn. 31 lipca 1930 r. stają się automatycznie członkami A. W.; inni zostali skreśleni.

Na zebraniu Zarządu A. W. w dniu 3.XII została ustalona lista członków A. W., którą można przeglądać w sekretarjacie. Nowi członkowie przyjmowani będą od 1.I 1931 r. już na nowych warunkach.

Władze Aeroklubu Warszawskiego wybrane na ogólnem zgromadzeniu w dniu 30 listopada ukonstytuowały się j. n.: Zarząd: prezes — kpt. dr. Tadeusz Halewski, wiceprezesi — mjr. Teofil Dziama i red. Jerzy Osiński, sekretarze— pp. Ignacy Makomaski i Halina Orgelbrandówna ,skarbnicy — pp. inż. Witold Krasicki i Stefan Iwanowski, członkowie zarządu — pp. inż. Stanisław Rogalski i poseł Jan Rudowski. Zastępcy członków zarządu: por. J. Kulza, W. Zwolakowski, M. Lewandowska i H. Jabłońska.

Kierownictwo latania powierzono por. M. Pronaszko, kierownictwo techniczne — por. inż. Hirszbandtowi, na kierownika szkolenia i treningu oraz przewodniczącego komisji sportowej zaproszono dyr. mjr. Makowskiego. Kierownictwo sekcji imprez objął inż. A. Zirkwitz. Zastępcami wymienionych są: inż. W. Rychter, inż. S. Prauss, inż. S. Rogalski oraz M. Lewandowska.

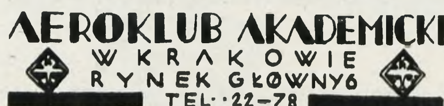
Do Komisji Rewizyjnej wybrani zostali: Mag. Uszyński, kpt. Ostrowski i S. Hiszpański. Na zastępców: W. Czyżewska i K. Kindler.

Sąd klubowy tworzą: prof. T. Pruszkowski, kpt. B. Orliński i mag. M. Grabiński. Zastępcy: sędzia J. Dorożyński i inż. S. Nowkuński.

Loty w listopadzie. W listopadzie 1930 r. wykonano w A. A. W. lotów 426 w czasie 50 godzin 38 minut.

Życie towarzyskie. W dn. 28 listopada klub urządził w salonach Philipsa „Czarną Kawę" dla członków i gości. W dniu 19 grudnia, w porcie cywilnym odbędzie się tradycyjny opłatek.

Za Zarząd:
Sekretarz: (—) **Halina Orgelbrandówna.**
Dn. 13.XII.1930 r.



Loty i szkolenie. W miesiącu październiku wykonano 238 lotów w czasie 67 godz. 35 min., w tem 88 lotów treningowych i przelotów. W tym czasie szkoliło się 5 uczniów. Czterech uczniów jest na wylaszowaniu. Ze względu na złe warunki atmosferyczne w ostatnim czasie szkolenie przerwano.

Działalność sekcji propagandowej. Sekcja propagandowa pod przewodnictwem kpt. dr. Kazimierza Michalika rozpoczęła energiczną pracę w kierunku zjednywania członków oraz szerzenia idei sportu lotniczego i wiedzy lotniczej wśród młodzieży akademickiej i miejscowego społeczeństwa.

Dnia 25 października odbyło się z inicjatywy kpt. Michalika, w sali Kopernika Col. Nov. Uniw. Jag. inauguracyjne zebranie ogólno-akademickie, rozpoczynające nowy rok szkolny Aeroklubu Akademickiego. Po przemówieniach kpt. dr. Michalika, kol. Ekielskiego, Zatłokala i Sidy, uchwalono jednogłośnie następującą rezolucję:

„Młodzież akademicka, zebrana na wiecu ogólno-akademickim, zwołanym przez A. A. K. przyjmuje do wiadomości sprawozdanie z dotychczasowej działalności A. A. K. i uchwala popierać jak najusilniej prace A. A. K., zmierzające do stworzenia potężnego ośrodka sportu lotniczego w Krakowie, a mające pierwszorzędne znaczenie dla rozwoju potęgi państwa polskiego: 1) przez gremjalne zaciągnięcie się w szeregi członków A. A. K., 2) uczęszczanie na kursy przysposobienia wojskowego lotniczego, 3) szerzenie haseł i idei rozwoju lotnictwa polskiego wśród młodzieży i społeczeństwa, 4) usilne popieranie kolegów akademików w pracach konstrukcyjnych na polu lotnictwa i 5) szerzenia idei Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwg., która udziela akademickim klubom lotniczym swego moralnego i materjalnego poparcia".

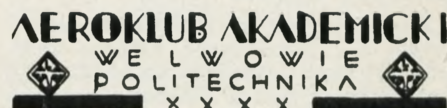
Dnia 19 października wykonano loty propagandowe dla L. O. P. P. do Chrzanowa, Babic i Brzeszcz koło Oświęcimia.

Otwarcie kursu teoretycznego. Dnia 17 listopada nastąpiło uroczyste otwarcie teoretycznego kursu lotniczego dla P. W. przy A. A. K. Na kurs uczęszcza około 70 słuchaczy.

Życie towarzyskie. Z rozpoczęciem się szkolnego roku akademickiego ożywiło się i życie towarzyskie w Klubie. Urządzane w każdą sobotę herbatki ściągają liczne grono koleżanek i kolegów, przyczyniając się świetnie do wzajemnego poznania się i wymiany myśli. Na pogawędkach fachowych i ogólnych czas miło spędzają członkowie i wprowadzeni goście.

Klub znowu utracił dwóch członków, a mian. kol. Józefa Sido i Jana Sołtykowskiego, którzy odeszli do wojska. Członkowie Klubu żegnali ich na specjalnie urządzonym na ich cześć wieczorku, życząc im powodzenia w szeregach lotnictwa.

Sekretarz
(—) **P. Lisowski.**
Dn. 24.XI.30.



Wyprawa szybowcowa. W dniach od 25.X do 23.XI b. r. odbyła się na terenach majątku Bezmiechowa (stacja kolejowa Lisko-Łukawica) na Podkarpaciu, IV-ta Wyprawa Szybowcowa, różniąca się od poprzednich wielką ilością uczestników i gości, oraz większą ilością maszyn. Prócz stałych uczestników wyprawy w liczbie około 35 członków A. A. L. i Związku Awiatycznego S. P. L., odwiedziło Bezmiechową około 100 osób ze świata lotniczego, a między innemi: min. Eberhardt, płk. Jasiński d-ca 3-ej Grupy Aeronautycznej, prof. Pruszkowski, inż. Arnd, inż. Kawecki, kpt. Orłoś, p. Trzcińska-Kosterbina, wybitna dziennikarka, i wiele innych.

Kierownictwo wyprawy spoczywało w rękach inż. S. Grzeszczyka, do którego należy kilka nowych rekordów, ustanowionych na IV-ej wyprawie. I tak: rekord długotrwałości lotu — 2 godz. 30 min. 15 sek., rekord wysokości — 420 m ponad miejscem startu, rekord długotrwałości lotu z pasażerem — 1 godz. 2 min. 18,2 sek. Wszystkie te rekordy zostały ustanowione na szybowcu typu CW4, konstrukcji kol. Wacława Czerwińskiego.

Loty szkolne odbywały się z powodu złych warunków atmosferycznych dopiero pod koniec wyprawy, na trzech maszynach szkolnych typu CW3. Z pośród przeszkalających się na szybowcach członków-pilotów motorowych, 2 uzyskało kategorję „B" pilota szybowcowego (p. Olszewska, kol. Chorzewski). Z pośród szkolących się członków poprzednio nielatających, uzyskało kat. „A" pil. szybowcowego 4 (kol. kol. Mynarski, Łopatniuk, Dr. Niedźwirski, Dąbrowski).

Na IV Wyprawie zorganizowano kurs instruktorski dla członków innych klubów lotniczych. Celem jego było wyszkolenie instruktorów szybownictwa dla klubów, nieuprawiających dotychczas tej gałęzi sportu lotniczego. Kurs był bardzo licznie obesłany przez następujące kluby: A. A. W., A. A. G., A. A. K. i Śląski Klub Lotniczy.

Lotów podczas IV Wyprawy szybowcowej wykonano ogółem 352, w czasie 12 godz. 45 min. 31 sek., na sześciu maszynach następujących typów: 1 CW2, 4 CW3 i 1 CW4.

Loty w listopadzie. Na samolotach klubu wykonano w listopadzie 17 lotów treningowych w czasie 5 godz. 27 min. W użyciu były: Hanriot XXVIII i RWD4.

Życie towarzyskie. W dniu 6 grudnia odbyła się w lokalu A. A. L. „Herbatka" z tańcami dla członków Klubu oraz wprowadzonych gości.

Zebranie. W dniu 13 grudnia b. r. odbędzie się Zwyczajne Walne Zebranie programowo-budżetowe członków A.A.L.

w/z Kierownika Sekcji Prop. Pras.
(—) Włodzimierz Polny.

BIULETYNY STOWARZYSZEŃ LOTNICZYCH

KOŁO „START"

Walne zebranie. Dnia 14 grudnia, o godz. 11, odbyło się Zwyczajne Walne Zgromadzenie Koła przy udziale 43 członków. Zebranie zagaił kol. Koźbiał, wygłaszając krótki referat na temat szybownictwa w Polsce.

Następnie na przewodniczącego zaproszono kol. Płaszajskiego, który z kolei udzielił głosu panu prezesowi A. W., kpt. Halewskiemu. W dłuższem przemówieniu p. kpt. Halewski zreferował wniosek połączenia się Aeroklubu Warszawskiego z Kołem „Start". W myśl tego wniosku, Koło „Start" byłoby autonomiczną sekcją szybowcową A. W.

Zebranie dużą większością głosów zaaprobowało powyższy projekt, polecając wykonanie go nowemu Zarządowi, Następnie kol. Koźbiał przedstawił projekt regulaminu wewnętrznego Koła, który po dłuższej dyskusji został z małemi zmianami przyjęty.

Po krótkiej przerwie kol. Przewodniczący zarządził wybory do nowego Zarządu. Na prezesa wybrano przez aklamację kol. Koźbiała T. W wyniku dalszego głosowania na wiceprezesa wybrano kol. Płoszajskiego J. Do Zarządu weszli następnie: na sekretarza kol. Żółkowski S., na skarbnika — kol. Lange R., na kierownika warsztatów — kol. Żbikowski F., na referenta szybowcowego — kol. Elżanowski Z., na kontrolera warsztatowego — kol. Wilkońskiego A. W skład Komisji Rewizyjnej weszli: kol. kol. Kozłowska H., Hempel M., Piotrowski B. W wolnych wnioskach zabrał głos kol. Żbikowski proponując uczczenie pięciolecia istnienia Koła. Po wyczerpaniu punktów porządku dziennego o godz. 4-ej kol. Przewodniczący zebranie zamknął.

Sekretarz (—) **Żółkowski S.**

Drukarnia Techniczna Sp. Akc., Warszawa, ul. Czackiego 3/5.